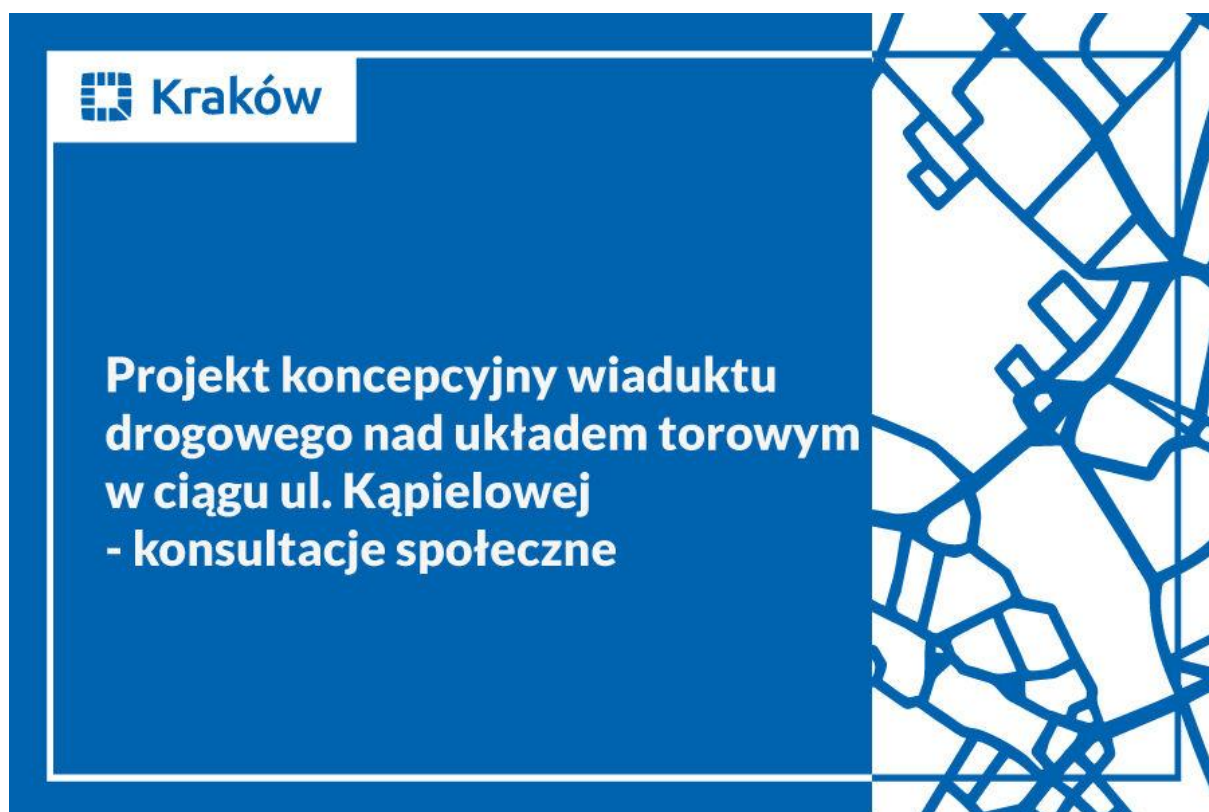


**RAPORT KOŃCOWY Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
dla inwestycji pn.:**

*„BUDOWA WIADUKTU DROGOWEGO NAD UKŁADEM TOROWYM W CIĄGU
UL. KĄPIELOWEJ”*



Fot. Obywatelski Kraków

CZĘŚĆ I – Raport z konsultacji społecznych

1. Wprowadzenie
2. Podstawa prawna konsultacji społecznych
3. Cel i przedmiot konsultacji społecznych
4. Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji
 - a) Akcja informacyjna
 - b) Harmonogram konsultacji społecznych
 - c) Zestawienie i streszczenie zgłoszonych wniosków
 - d) Analiza i sposób uwzględnienia zgłoszonych wniosków
5. Wyniki konsultacji
6. Spis załączników

CZĘŚĆ II – Część rysunkowa

1. KONCEPCJA - WARIANT „A” - REKOMENDOWANY skala 1:500, rys. 1A
2. KONCEPCJA - WARIANT „B” - ALTERNATYWNY skala 1:500, rys. 1B
3. KONCEPCJA - WARIANT „C” - ALTERNATYWNY skala 1:500, rys. 1C

CZĘŚĆ III – Dokumenty formalne

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

CZĘŚĆ IV – Prezentacja (dokumentacja prezentowana w trakcie konsultacji społecznych)

CZĘŚĆ I - RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie procesu konsultacji społecznych dotyczących planowanego przekroczenia wiaduktem linii kolejowej nr 94 w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie oraz w zakresie połączenia ul. Kąpielowej z ul. Kolejarzy i ul. Armii „Kraków”, połączenia z ul. Zakopiańską oraz drogą dojazdową do realizowanego według odrębnego opracowania parkingu P&R Swoszowice.

Raport został opracowany na podstawie zebranych uwag zainteresowanych Stron.

Wykaz podstawowych skrótów zastosowanych w raporcie:

- MPZP = miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- DUŚ = decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
- ZRID = zezwolenie na realizację inwestycji drogowej
- LK94 = linia kolejowa nr 94
- DDR = droga dla rowerów
- CPR = ciąg pieszo - rowerowy / droga dla pieszych i kierujących rowerem
- P&R = System parkingów „Parkuj i Jedź” (Park & Ride)
- SKA = Szybka Kolej Aglomeracyjna

2. Podstawa prawna konsultacji społecznych

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

Konsultacje prowadzone były we współpracy Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa.

3. Cel i przedmiot konsultacji społecznych

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych dotyczących budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej było wysłuchanie głosu osób związanych z tym rejonem, poznanie oczekiwań oraz potrzeb oraz zebranie opinii, uwag i indywidualnych pomysłów dotyczących rozwiązań projektowych zmierzających do uzyskania jak najszerszej społecznej akceptacji projektu oraz zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.

Przedmiotem konsultacji społecznych było przedstawienie mieszkańcom koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie opracowanej w ramach zadania pn. „Opracowanie wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową

przyległego układu drogowego, niezbędną infrastrukturą techniczną oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ)”.

Idea budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie zakłada rozbudowę ul. Kąpielowej wraz z przyległym układem drogowym, obsługę komunikacyjną uwzględniającą istniejące zagospodarowanie terenu przyległego zgodnie z planami miasta Krakowa. Wszystkie warianty przewidują pozostawienie rezerwy pod planowane przez PKP PLK dodatkowe tory dla linii kolejowej nr 94. Rozwiązania skoordynowano z obecnie realizowanym zadaniem dotyczącym dojazdu do SKA Swoszowice. Planowana jest rozbudowa istniejących skrzyżowań w dowiązaniu do projektowanego układu oraz dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo. Projektowana jest również budowa, przebudowa lub zabezpieczenia urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z inwestycją.

Poniżej przedstawiono parametry techniczne projektowanej inwestycji (dla wariantu rekomendowanego):

Rozbudowa ul. Kąpielowej:

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ➤ Klasa drogi: | <u>lokalna (L)</u> |
| ➤ Kategoria ruchu: | <u>KR 4</u> |
| ➤ Prędkość projektowa: | <u>Vp = 40 km/h</u> |
| ➤ Obciążenie nawierzchni: | <u>115 kN/oś</u> |
| ➤ Liczba jezdni: | <u>1</u> |
| ➤ Liczba pasów ruchu: | <u>2</u> |
| ➤ Szerokość jezdni: | <u>min. 7 m (zmienna szerokość z uwagi na uwarunkowania)</u> |
| ➤ Szerokość ścieżki rowerowej: | <u>1,5 m - 2,0 m</u> |
| ➤ Chodnik: | <u>obustronny, szer.: 2,0 m-3,30 m</u>
<u>(nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża)</u> |

- Szerokość zatoki autobusowej południowej: stan istniejący
- Szerokość zatoki autobusowej północnej: stan istniejący
- Spadek: daszkowy: 2%
- Pochylenie skarp: 1:1.5

Przebudowa ul. Armii Kraków:

- Klasa drogi: dojazdowa (D)
- Kategoria obciążenia ruchem: KR 3
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś pojedyncza
- Liczba jezdni: 1
- Liczba pasów ruchu: 2
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Prędkość miarodajna: $V_m = \text{-----}$
- Szerokość jezdni: 7,0 m
- Ścieżka rowerowa: włączenie do ruchu ogólnego
- Chodnik: obustronny, szer.: 2,0 m
(nie wliczając szerokości
krawężnika i obrzeża)
- Spadek: daszkowy 2%
- Parametry rowów i skarp: brak rowów, skarpy: 1 : 1.5

Przebudowa ul. Kolejarzy:

- Klasa drogi: dojazdowa (D)
- Kategoria obciążenia ruchem: KR 3
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś pojedyncza
- Liczba jezdni: 1

- Liczba pasów ruchu: 2
- Prędkości projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Prędkość miarodajna: $V_m = \text{-----}$
- Szerokość jezdni: 6,0 m
- Ścieżka rowerowa: brak
- Chodnik: obustronny, szer.: 2,0 m
(nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża)
- Spadek: daszkowy 2%
- Parametry rowów i skarp: brak rowów, skarpy: 1 : 1.5

Przebudowa ul. Torowej:

- Klasa drogi: dojazdowa (D)
- Kategoria obciążenia ruchem: KR 3
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś pojedyncza
- Liczba jezdni: 1
- Liczba pasów ruchu: 2
- Prędkości projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Prędkość miarodajna: $V_m = \text{-----}$
- Szerokość jezdni: 6,0 m - 7,0 m
- Ścieżka rowerowa: brak
- Chodnik: jednostronny, szer.: 2,0 m
(nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża)
- Spadek: daszkowy 2%
- Parametry rowów i skarp: brak rowów, skarpy: 1 : 1.5

Przebudowa drogi dojazdowej do SKA Swoszowice:

- Klasa drogi: dojazdowa (D)
- Kategoria obciążenia ruchem: KR 3
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś pojedyncza
- Liczba jezdni: 1
- Liczba pasów ruchu: 2
- Prędkości projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Prędkość miarodajna: $V_m = \text{-----}$
- Szerokość jezdni: 6,5 m
- Ścieżka rowerowa: włączenie do ruchu ogólnego
- Chodnik: jednostronny, szer.: 2,0 m
(nie wliczając szerokości
krawężnika i obrzeża)
- Spadek: daszkowy 2%
- Parametry rowów i skarp: brak rowów, skarpy: 1 : 1.5

Budowa drogi dojazdowej do dróg serwisowych:

- Klasa drogi: dojazdowa (D)
- Kategoria obciążenia ruchem: KR 3
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś pojedyncza
- Liczba jezdni: 1
- Liczba pasów ruchu: 2
- Prędkości projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Prędkość miarodajna: $V_m = \text{-----}$
- Szerokość jezdni: 5,5 m

- Ścieżka rowerowa: brak
 - Chodnik: brak
 - Pobocza: obustronne, 0,75m
 - Parametry rowów i skarp: brak rowów, skarpy: 1 : 1.5
-

4. Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji

a) Akcja informacyjna

Konsultacje społeczne rozpoczęły się 29 października 2021r. i były poprzedzone szeroką akcją informacyjną.

Konsultacje społeczne prowadzone poprzez portal internetowy Obywatelski Kraków (www.obywatelski.krakow.pl) dotyczące projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej

W okresie od 29 października do 19 listopada 2021 r. trwały konsultacje społeczne dotyczące projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej.

Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu:

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

W dziale „aktualności”

22 października 2021 r. opublikowano informację, że 29 października 2021 r. rozpoczną się konsultacje społeczne dotyczące projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej.

W tekście krótko scharakteryzowano przedmiot konsultacji i ich cel. Poinformowano też, że w ramach konsultacji planowane są dwa dyżury telefoniczne oraz spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami, a uwagi do projektu opracowania będzie można zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego zarówno w formie elektronicznej jak i papierowej.

29 października 2021 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia trwających do 19 listopada 2021 r. konsultacji społecznych z mieszkańcami dotyczących projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej.

W tekście podano informację o zaplanowanych formach konsultacji wraz z harmonogramem ich realizacji i informacją, w jaki sposób można było brać w nich udział.

Zamieszczono też krótką informację o przedmiocie konsultacji.

W dziale „aktualne konsultacje społeczne”

29 października 2021 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia trwających do 19 listopada 2021 r. konsultacji społecznych z mieszkańcami dotyczących projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej.

W tekście podano informację o zaplanowanych formach konsultacji wraz z harmonogramem ich realizacji i informacją, w jaki sposób można było brać w nich udział.

Zamieszczono też krótką informację o podstawie prawnej konsultacji.

Jako pliki do pobrania zamieszczono:

1. Formularz konsultacyjny w pliku doc i pdf
2. Opis techniczny
3. Ortofoto - wariant wynikowy
4. Profil A-B - wariant wynikowy
5. Profile boczne - wariant wynikowy

6. Przekrój konstrukcyjny A-A
7. Przekrój konstrukcyjny B-B
8. Przekrój konstrukcyjny C-C
9. Przekrój konstrukcyjny D-D
10. Sytuacja wariant wynikowy -1
11. Materiały merytoryczne do pobrania w jednym załączniku
12. Prezentację ze spotkania z dnia 09 listopada 2021 r. dot. projektu koncepcyjnego dla inwestycji "Budowa wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie".

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

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

22 października 2021 r. zamieszczono post, w którym poinformowano, że 29 października 2021 r. ruszą konsultacje społeczne dotyczące projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej.

29 października 2021 r. zamieszczono post, w którym poinformowano o uruchomieniu tego dnia trwających do 19 listopada 2021 r. konsultacji społecznych dotyczących projektu koncepcyjnego wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej. W tekście poinformowano o zaplanowanych formach konsultacji wraz z ich harmonogramem.

10 listopada 2021 r. opublikowano post, w którym podziękowano wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniu dotyczącym budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej. W tekście zachęcono też do przesyłania uwag oraz wniosków poprzez formularz konsultacyjny na podany adres e-mail i skorzystanie z dyżurów telefonicznych ekspertów pod nr telefonu 12 418-05-60, w dniach: 4 listopada 2021 r. w godzinach 11:00 – 13:00 i 16 listopada 2021 r. w

godzinach 16:00 – 18:00. Podano też linki do prezentacji ze spotkania oraz materiałów merytorycznych dotyczących przedmiotowych konsultacji.

b) Harmonogram konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne trwały od 29 października do 19 listopada 2021 r. Zgodnie z umową zawartą pomiędzy firmą ARG Projektowanie Inwestycyjne SP. z o.o. a Zarządem Inwestycji Miejskich w Krakowie nr ZIM/02/2021/005 z dnia 26.01.2021 r. zorganizowano spotkanie z mieszkańcami w celu przedstawienia zaprojektowanych rozwiązań. Spotkanie odbyło się w terminie:

- 09 listopada 2021 r. w Klubie Sportowym „Krakus” w Swoszowicach przy ul. Moszczyńskiego 9 o godzinie 17:00 - 19:00

Ponadto przeprowadzono dyżury telefoniczne z projektantami, na których można było indywidualnie omówić opracowywaną koncepcję:

- 4 listopada 2021 r. w godz. 11:00-13:00
- 16 listopada 2021 r. w godz. 16:00-18:00

Po zapoznaniu się zainteresowanych stron z dokumentacją projektową wnioski, postulaty, uwagi, zastrzeżenia i zapytania odnośnie budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej można było zgłaszać w terminie do 19 listopada 2021 r. za pośrednictwem formularza konsultacyjnego, który znaleźć można było na stronie www.obywatelski.krakow.pl. Ze strony możliwe było również pobranie materiałów merytorycznych.

Wypełnione i osobiście podpisane i zaopatrzone w adres formularze można było przesłać z dopiskiem: „Konsultacje – Kąpielowa” na adres e-mail: konsultacje@um.krakow.pl, pocztą tradycyjną na adres: Urząd Miasta Krakowa

Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia, ulica Dekerta 24, 30-703 Kraków lub też za pomocą platformy ePUAP.

Z uwagi na duże zainteresowanie lokalnej społeczności przedmiotową Inwestycją zorganizowano dodatkowo indywidualne spotkania z zainteresowanymi Stronami w siedzibie Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie, ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków.

c) Zestawienie i streszczenie zgłoszonych wniosków

Na etapie zgłaszania uwag / wniosków do Zarządu Inwestycji Miejskich (ul. Reymonta 20), Rady Dzielnicy X oraz pełnomocnika Inwestora wpłynęły wnioski w formie wypełnionych formularzy oraz zwykłych pism po odbytych konsultacjach społecznych.

Pogrupowane oraz opisane formularze wraz z wyjaśnieniami opisanymi w formie tabeli dołączono jako załącznik do opracowania.

Poniżej przedstawiono zagadnienia, jakie były przedmiotem wniosków w podziale na obszary inwestycji:

Konsultacje zbiorowe

I. Obszar: Kąpielowa strona północna. (od Zakopiańskiej do linii PKP).

1. Pozytywna ocena aktualnych warunków ruchu. (Pisma: P-2, P-3, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-20, P-23, P-26, P-27, P-28, P-30, P-31, P-38, P-40)
2. Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic. (Pisma: P-2, P-3, P-4, P-5, P-6, P-7, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-20, P-23, P-26, P-27, P-30, P-31, P-36, P-38, P-40, P-43, P-44)
3. Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne. (Pisma: P-8, P-10, P-11, P-13, P-15, P-20, P-23, P-26, P-27, P-28, P-38, P-40, P-44)

4. Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej. (Pisma: P-2, P-3, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-20, P-26, P-30, P-31, P-43)
5. Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji. (Pisma: P-2, P-3, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-26, P-27, P-30, P-31, P-38, P-40, P-43)
6. Pozytywna ocena dla DDR i rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską. (Pisma: P-9, P-14, P-28, P-39)
7. Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską. (Pisma: P-9, P-14, P-24, P-32, P-34, P-35, P-39, P-44)
8. Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-43)
9. Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogi). (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-43)
10. Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojazdów do budynków. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-16, P-43)
11. Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-43)
12. Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej. (Pisma: P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-43)
13. Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8 (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-16, P-43)
14. Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-16, P-43)

II. Obszar: Kąpielowa strona południowa (od Zakopiańskiej do linii PKP).

1. Wniosek o odtworzenie drugiego zjazdu do nieruchomości ul. Kąpielowa 10. (Pismo: P-1)
2. Wniosek o uwzględnienie zjazdu na działkę nr 306/3 (Pismo: P-36)
3. Wniosek o uwzględnienie wyjazdu oraz wjazdu w obu kierunkach w ul. Kąpielową ze zjazdów z nieruchomości ul. Kąpielowa 10. (Pismo: P-1)

III. Obszar: Armii Kraków.

1. Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7, P-29, P-39)
2. Wniosek o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7)
3. Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7, P-39)
4. Wniosek o chodnik w ul. Armii Kraków. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7)
5. Wniosek o uregulowanie prawne stanu własności terenów (Pismo: P-17)
6. Wniosek o uwzględnienie zjazdu do posesji ul. Armii Kraków 100 (działka nr 1040) (Pismo: P-17)
7. Brak zgody na budowę chodnika wzdłuż ul. Armii Kraków. (Pismo: P-33)
8. Wniosek o przystanek autobusowy. (Pismo: P-28)
9. Brak zgody na budowę / rozbudowę ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej. (Pisma: P-20, P-31, P-33)
10. Wniosek o ograniczenie ruchu na ul. Armii Kraków. (Pisma: P-8, P-20)
11. Pomysł zaprojektowania DDR w ul. Armii Kraków skracającej w ul. Jasielską / Hubalczyków. (Pismo: P-3)

IV. Obszar: Kolejarzy.

1. Wniosek o system monitorujący, badania hałasu oraz badania wytrzymałości pod kątem realizacji inwestycji. (Pismo: P-46)
2. Wniosek o zmianę lokalizacji zjazdu do budynku ul. Kolejarzy 2. (Pismo: P-46)
3. Wniosek o likwidację CPR przy budynku ul. Kolejarzy 2. (Pismo: P-46)
4. Wniosek o zabezpieczenie sieci przed rozpoczęciem inwestycji. (Pismo: P-46)
5. Wniosek o zabezpieczenie dojazdu do posesji przed rozpoczęciem inwestycji. (Pismo: P-46)
6. Żądanie odszkodowania za wejście w teren prywatny (odszkodowanie za ogrodzenie, bramę, kostkę brukową, studnię, przebudowę wjazdu i wejścia do mieszkania, rekultywację nieruchomości). (Pismo: P-46)
7. Wniosek o wykup nieruchomości. (Pismo: P-46)

V. Obszar: Torowa południe (hurtownie).

1. Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania. (Pisma: P-18, P-19, P-21, P-22, P-24, P-32, P-34, P-35, P-37, P-41, P-42, P-44, P-45)
2. Wnioski popierające przebieg wiaduktu prostopadle do LK94. (Pisma: P-21, P-22, P-41, P-44)
3. Wniosek o remont ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw. (Pisma: P-18, P-37)

VI. Obszar: Torowa północ.

1. Brak zgody na budowę ul. Torowej po północnej stronie wiaduktu. (Pisma: P-23, P-25, P-40, P-44)
2. Brak zgody na budowę wiaduktu drogowego. (Pisma: P-25, P-44)

3. Obawa przed pogorszeniem stosunków wodnych spowodowanego budową wiaduktu drogowego wzdłuż ul. Kąpielowej. (Pismo: P-25)
4. Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-21, P-22, P-41, P-43)

VII. Ogólne.

1. Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7, P-9, P-14, P-31, P-39)
2. Wniosek o ekrany akustyczne (ochronę akustyczną) (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7)
3. Pytanie o ruch autobusowy na ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej. (Pismo: P-26, P-28)

Konsultacje indywidualne

I. Obszar: Kąpielowa strona północna. (od Zakopiańskiej do linii PKP).

1. Wniosek o rezygnację z drogi dla rowerów. (Notatki: N-1, N-3, N-4)
2. Wniosek o utworzenie ciągu pieszo - rowerowego. (Notatki: N-1, N-4)
3. Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej na koszt Inwestora. (Notatki: N-1, N-3)
4. Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji. (Notatki: N-1, N-3, N-4)
5. Pozytywna ocena dla zaprezentowanych alternatywnych rozwiązań projektowych. (Notatki: N-2, N-8)
6. Wniosek o likwidację zatok autobusowych. (Notatka: N-3)
7. Wniosek o rezygnację z dodatkowego pasa skrętu z ul. Kąpielowej w ul. Zakopiańską. (Notatka: N-3)

8. Wniosek o rekompensatę za niewykonanie przyłącza kanalizacji sanitarnej, mimo uzyskanej decyzji w 2002r. (Notatka: N-4)
9. Zgoda na wywłaszczenie. (Notatki: N-6, N-7, N-8)

II. Obszar: Kąpielowa strona południowa (od Zakopiańskiej do linii PKP).

1. Wniosek o odtworzenie ogrodzenia. (Notatka: N-5)

III. Obszar: Kolejarzy.

1. Wniosek o maksymalne odsunięcie nowo projektowanego skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy od nieruchomości przy ul. Kolejarzy 2. (Notatka: N-8)

IV. Obszar: Torowa północ.

1. Wniosek o włączenie ul. Torowej do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice poprzez działkę nr 348/3. (Notatka: N-9)

V. Obszar: Torowa południe (hurtownie).

1. Wniosek popierający czterowlotowe skrzyżowanie ul. Kąpielowej z dojazdem do SKA Swoszowice. (Notatka: N-9)

d) Analiza i sposób uwzględnienia zgłoszonych wniosków

Biuro projektów wraz z jednostkami miejskimi przeprowadziło analizę uwag i wniosków mieszkańców. Dołożono wszelkich starań, aby w jak największym zakresie zaspokoić potrzeby i oczekiwania mieszkańców przy zachowaniu zgodności z przepisami, uwzględniając kwestie techniczne, prawne i finansowe oraz stosując się

do wytycznych jednostek miejskich. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym opracowano dodatkowe warianty, gdzie:

- WARIANT „A” - wariant rekomendowany przez Zamawiającego
- WARIANT „B” - wariant alternatywny
- WARIANT „C” - wariant alternatywny

Poniżej przedstawiono informacje o wyniku przeprowadzonych analiz oraz wprowadzonych zmianach w rozwiązaniach wariantów. Pogrupowano zagadnienia zgłaszane przez uczestników konsultacji oraz zamieszczono do każdej z nich wyjaśnienie, dot. możliwości uwzględnienia zmian w projekcie.

(Poniższa analiza nie obejmuje pism i postulatów mieszkańców, którzy akceptowali rozwiązania i opowiadali się za realizacją inwestycji).

Konsultacje zbiorowe

I. Obszar: Kąpielowa strona północna. (od Zakopiańskiej do linii PKP)

1. Pozytywna ocena aktualnych warunków ruchu. (Pisma: P-2, P-3, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-20, P-23, P-26, P-27, P-28, P-30, P-31, P-38, P-40)

2. **Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .**
(Pisma: P-2, P-3, P-4, P-5, P-6, P-7, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-20, P-23, P-26, P-27, P-30, P-31, P-36, P-38, P-40, P-43, P-44)

W wariancie „A” - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariancie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednoczony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać

główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie „B”, gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie „C” przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.

Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałoby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.

Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

3. Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne. (Pisma: P-8, P-10, P-11, P-13, P-15, P-20, P-23, P-26, P-27, P-28, P-38, P-40, P-44)

Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.

Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.

4. Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej. (Pisma: P-2, P-3, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-20, P-26, P-30, P-31, P-43)

Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.

5. Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji. (Pisma: P-2, P-3, P-8, P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-26, P-27, P-30, P-31, P-38, P-40, P-43)

W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).

W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.

Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164

różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.

6. Pozytywna ocena dla DDR i rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską (Pisma: P-9, P-14, P-28, P-39)

7. Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską. (Pisma: P-9, P-14, P-24, P-32, P-34, P-35, P-39, P-44)

Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.

8. Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-43)

Zarówno w wariantcie rekomendowanym, jak i wariantach alternatywnych nie dochodzi do zaburzenia stosunków wodnych na terenach przyległych. Rozwiązania nie przewidują budowy nowych skarp drogowych od strony zabudowy w przedmiotowym rejonie. Różnice wysokości pomiędzy projektowanym a istniejącym terenem planuje się pokonać poprzez budowę konstrukcji oporowych, które zapewnią brak zmian w ukształtowaniu terenu przyległego do projektowanej drogi.

9. Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogi). (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-43)

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz Przepisami dodatkowymi o ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych: „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla

rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi dla rowerów i pieszych powinny być oświetlone w porze nocnej. Zastosowanie czerwonej warstwy ścieralnej na drodze dla rowerów jest szczególnie pożądane na dojeździe i wylocie ze skrzyżowań, w rejonie zjazdów oraz w strefach sąsiadujących z ciągami pieszymi. W takiej sytuacji sprawdzonym rozwiązaniem jest pokrycie czarnej nawierzchni asfaltowej powłokami na bazie żywic i mas chemoutwardzalnych.

Rozwiązania przedstawione w wariantcie rekomendowanym zakładają, iż wydzielona DDR wzdłuż ul. Kąpielowej prowadzona będzie wyłącznie od ul. Armii Kraków do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. W miejscu przekroczenia projektowanej jezdni z DDR przewidziano nawierzchnię w kolorze czerwonym. Na pozostałym odcinku ciąg pieszy i DDR jest oddzielony pasem w nawierzchni z dwóch rzędów kostki. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.

Na tym etapie projektu założono, że droga na całym odcinku wyposażona będzie w niezbędne elementy technicznej infrastruktury ulicznej, tj. oświetlenie drogowe. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, zjazdy do posesji zaprojektowano z kostki o innym kolorze niż ciągi piesze. Ponadto, jako środek uspokojenia ruchu drogowego, zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy.

Jednak szczegółowe rozwiązania będą możliwe do przedstawienia na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu.

10. Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojazdów do budynków. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-16, P-43)

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.

11. Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-43)

Słupy sieciowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności. Słupy oraz oprawy sieciowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi (wolna przestrzeń nad drogą) oraz poza chodnikiem.

12. Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej. (Pisma: P-10, P-11, P-12, P-13, P-15, P-43)

Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linii kolejowej projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie

dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego.

W wariantach „B” oraz „C” przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.

13. Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8 (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-16, P-43)

Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant „A” – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego:

- Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („ - „ oznacza odsunięcie od zabudowy)
- Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m
- Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m
- Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („ + „ oznacza przysunięcie do zabudowy)

Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2.50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawędź projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.

14. Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-16, P-43)

Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczysti i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony.

Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

II. Obszar: Kąpielowa strona południowa (od Zakopiańskiej do linii PKP).

1. Wniosek o odtworzenie drugiego zjazdu do nieruchomości ul. Kąpielowa 10. (Pismo: P-1)

W ramach koncepcji przedstawiono możliwą lokalizację drugiego zjazdu z ul. Kąpielowej do posesji o numerze adresowym Kąpielowa 10 na działce nr 305 (hurtownia elektryczna). W celu minimalizacji zajęcia terenu przewiduje się, że zjazd będzie zlokalizowany w północno - wschodnim narożniku. Z uwagi na planowaną dużą różnicę poziomów między jezdnią ulicy a terenem działki (około 2.5-3.0 m), zjazd będzie posiadał długi odcinek powiązania, wykonany w konstrukcjach oporowych wzdłuż granicy działki przylegającej do terenów kolejowych.

2. Wniosek o uwzględnienie zjazdu na działkę nr 306/3 (Pismo: P-36)

W celu obsługi komunikacyjnej istniejącego budynku jednorodzinnego na działce nr 306/10, z uwagi na wydaną decyzję zezwalającą na lokalizację zjazdu z ul. Kąpielowej pismem znak: RU.463.326.2020 (2) z dnia 08.10.2020r., w koncepcji uwzględniono zjazd indywidualny do posesji.

3. Wniosek o uwzględnienie wyjazdu oraz wjazdu w obu kierunkach w ul. Kąpielową ze zjazdów z nieruchomości ul. Kąpielowa 10. (Pismo: P-1)

Zaprojektowana geometria zjazdów umożliwi zachowanie relacji wjazdowych i wyjazdowych w obu kierunkach w ul. Kąpielową. Szerokość zjazdów oraz zastosowane łuki poziome zapewniają prawidłową obsługę działki nr 305. Na etapie projektowania sprawdzono przejezdności dla pojazdów miarodajnych.

III. Obszar: Armii Kraków.**1. Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7, P-29, P-39)**

W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.

2. Wniosek o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7)

Na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu zostanie określona potrzeba budowy sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. W fazie koncepcji wielobranżowej nie zostanie wskazana lokalizacja sygnalizatorów.

3. Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7, P-39)

Wszystkie warianty przedmiotowej koncepcji zakładają włączenie ruchu z ul. Kolejarzy do ul. Armii Kraków, a następnie do ul. Kąpielowej. Za takim rozwiązaniem przemawiają wykonane pomiary ruchu istniejącego oraz analizy ruchu prognozowanego. W stanie istniejącym ruch na wlocie ul. Armii Kraków jest około 6 razy większy niż na wlocie ul. Kolejarzy (zarówno w szczycie porannym, jak i popołudniowym). W rozwiązaniach prognozowanych, także ta dysproporcja jest podobnie duża. Zmiana podporządkowania na tych relacjach wygeneruje zwiększenie kolejki pojazdów na wlocie ul. Armii Kraków, co jednocześnie będzie się wiązało z większą uciążliwością dla otoczenia. Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.

4. Wniosek o chodnik w ul. Armii Kraków. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7)

W ciągu ul. Armii Kraków planowany jest obustronny chodnik o wymaganej szerokości 2.00 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża) na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.

5. Wniosek o uregulowanie prawne stanu własności terenów (Pismo: P-17)

Częściowe uregulowanie stanu prawnego posesji będzie możliwe do zrealizowania na etapie przygotowania podziałów nieruchomości dla potrzeb

uzyskania decyzji ZRID. O inne regulacje, niepowiązane z inwestycją, należy wnioskować do Urzędu Miasta Krakowa.

6. Wniosek o uwzględnienie zjazdu do posesji ul. Armii Kraków 100 (działka nr 1040) (Pismo: P-17)

Dojazd na działkę nr 1040 został zapewniony poprzez zjazd indywidualny z przebudowywanej ul. Armii Kraków.

7. Brak zgody na budowę chodnika wzdłuż ul. Armii Kraków. (Pismo: P-33)

W celu zapewnienia funkcjonalności układu drogowego i poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zaproponowano obustronny chodnik dla pieszych na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.

8. Wniosek o przystanek autobusowy. (Pismo: P-28)

W obszarze wchodzącym w zakres projektu koncepcyjnego nie przewidziano lokalizacji dodatkowych przystanków autobusowych.

Wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych mogą zostać zaproponowane poprzez radę dzielnicy, natomiast zgodnie z art. 20f. Ustawy o drogach publicznych, kompetencje w zakresie decydowania o ostatecznej lokalizacji przystanków autobusowych należą do zarządcy drogi - w Krakowie, w tym zakresie działa Zarząd Transportu Publicznego, który przeprowadza stosowne analizy ruchu, bada możliwości i zasadność przystanków, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

9. Brak zgody na budowę / rozbudowę ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej. (Pisma: P-20, P-31, P-33)

Brak jest możliwości budowy wiaduktu drogowego w ciągu ul. Kąpielowej bez ingerencji w skrzyżowanie ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków oraz ul. Kolejarzy.

10. Wniosek o ograniczenie ruchu na ul. Armii Kraków. (Pisma: P-8, P-20)

Zaprojektowano elementy uspokojenia ruchu, takie jak np. wyniesiona tarcza skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy. Na uspokojenie ruchu będzie też wpływać ukształtowanie drogi w planie poprzez wprowadzenie dodatkowych łuków.

11. Pomysł zaprojektowania DDR w ul. Armii Kraków skracającej w ul. Jasielską / Hubalczyków. (Pismo: P-3)

W rozwiązaniu wynikowym od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie się odbywał w ruchu ogólnym aż do ul. Jugowickiej z uwagi na uwarunkowania terenu oraz ograniczenie ingerencji w tereny prywatne.

IV. Obszar: Kolejarzy.**1. Wniosek o system monitorujący, badania hałasu oraz badania wytrzymałości pod kątem realizacji inwestycji. (Pismo: P-46)**

Szczegółowe analizy oddziaływania Inwestycji zostaną przeprowadzone na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla obiektu inżynierskiego wraz z dojazdami.

2. Wniosek o zmianę lokalizacji zjazdu do budynku ul. Kolejarzy 2. (Pismo: P-46)

Na wniosek właścicieli posiadłości ul. Kolejarzy 2 zmieniono lokalizację zjazdu na działkę 246/2.

3. Wniosek o likwidację CPR przy budynku ul. Kolejarzy 2. (Pismo: P-46)

W celu ograniczenia ingerencji w tereny prywatne zrezygnowano z CPR w starodrożu we wszystkich wariantach.

4. Wniosek o zabezpieczenie sieci przed rozpoczęciem inwestycji. (Pismo: P-46)

Na etapie projektu budowlanego wykonywana będzie dokumentacja rozbudowy / przebudowy uzbrojenia terenu kolidującego z inwestycją, na warunkach wydanych przez instytucje branżowe.

5. Wniosek o zabezpieczenie dojazdu do posesji przed rozpoczęciem inwestycji. (Pismo: P-46)

Na etapie projektu budowlanego wykonywana będzie dokumentacja uwzględniająca rozwiązania docelowe oraz rozwiązania na czas realizacji inwestycji, która będzie zapewniać interes stron związanych z inwestycją.

6. Żądanie odszkodowania za wejście w teren prywatny (odszkodowanie za ogrodzenie, bramę, kostkę brukową, studnię, przebudowę wjazdu i wejścia do mieszkania, rekultywację nieruchomości). (Pismo: P-46)

Za działki gruntu wydzielone pod drogi publiczne, które przeszły na własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, przysługuje odszkodowanie, które ustala się według stanu, przeznaczenia i wartości wywłaszczonej nieruchomości w dniu wydania decyzji o wywłaszczeniu (ZRID).

7. Wniosek o wykup nieruchomości. (Pismo: P-46)

Roszczenie o wykup nieruchomości w związku z planowaną inwestycją przysługuje właścicielowi bądź użytkownikowi wieczystemu, gdy uchwalony lub zmieniony plan uniemożliwia im lub istotnie ogranicza zarówno kontynuowanie dotychczasowego sposobu korzystania z nieruchomości, jak i pozbawia ich potencjalnej możliwości korzystania z nieruchomości zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. Sprawa o wydanie decyzji o ustaleniu odszkodowania wszczynana jest z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu

wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczystości i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony.

V. Obszar: Torowa południe (hurtownie).

1. Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania. (Pisma: P-18, P-19, P-21, P-22, P-24, P-32, P-34, P-35, P-37, P-41, P-42, P-44, P-45)

Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.

2. Wnioski popierające przebieg wiaduktu prostopadle do LK94. (Pisma: P-21, P-22, P-41, P-44)

Po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej).

Poprowadzenie drogi po istniejącym śladzie zmniejsza zajętość terenów przyległych wykorzystując maksymalnie istniejący korytarz drogi. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie takie stwarza lepsze warunki widoczności na skrzyżowaniach przyległych do projektowanego wiaduktu.

3. Wniosek o remont ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw. (Pisma: P-18, P-37)

Zakres przedmiotu zamówienia nie obejmuje wnioskowanego remontu ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw. Wykonanie koncepcji nie wyklucza w przyszłości ograniczenia bądź zwiększenia zakresu zlecenia. Remont procedowany niezależnie nie wymaga uzyskania decyzji środowiskowej.

VI. Obszar: Torowa północ.**1. Brak zgody na budowę ul. Torowej po północnej stronie wiaduktu. (Pisma: P-23, P-25, P-40, P-44)**

Budowa odcinka ul. Torowej wraz przejazdem pod planowanym wiaduktem umożliwi bezkolizyjną (bezpieczną) komunikację zabudowań przemysłowo - handlowych przy południowym odcinku ul. Torowej oraz bezkolizyjną obsługę SKA Swoszowice.

2. Brak zgody na budowę wiaduktu drogowego. (Pisma: P-25, P-44)

Budowa wiaduktu, zdaniem Projektanta, jest konieczna w związku z planowanym zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów - nowe rozwiązania koncepcyjne uwzględniają postulowane przez PKP PLK S.A. zabezpieczenia rezerwy terenowej pod budowę drugiej pary torów na linii nr 94. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego, kołowego oraz kolejowego. Z uwagi na duże natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku występują bardzo długie kolejki pojazdów, które negatywnie oddziałują na pozostałe skrzyżowania ujęte w opracowaniu. Kolejki te w godzinach szczytu bywają tak długie, że sięgają kolejnych skrzyżowań, blokując na nich ruch. Prognozuje się, że mogą one również sięgać przejazdu kolejowego, co powoduje ryzyko, iż pojazd wjeżdżający na przejazd może nie mieć wystarczająco dużo miejsca, aby znaleźć się poza rogatkami. Dlatego też likwidacja istniejącego przejazdu kolejowego i budowa wiaduktu ma za zadanie znacząco poprawić poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.

3. Obawa przed pogorszeniem stosunków wodnych spowodowanego budową wiaduktu drogowego wzdłuż ul. Kąpielowej. (Pismo: P-25)

W przypadku realizacji inwestycji drogowej nieruchomości gruntowe zlokalizowane przy ul. Kąpielowa 13 oraz ul. Kąpielowa 11 zostaną przejęte pod planowaną rozbudowę drogi.

4. Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej. (Pisma: P-10, P-11, P-13, P-15, P-21, P-22, P-41, P-43)

W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantcie rekomendowanym „A”. Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.

VII. Ogólne.

1. Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę. (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7, P-9, P-14, P-31, P-39)

Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych.

Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.

2. Wniosek o ekrany akustyczne (ochronę akustyczną) (Pisma: P-4, P-5, P-6, P-7)

Na etapie procedowania wydania decyzji oceny oddziaływania na środowisko, zostaną wykonane analizy akustyczne określające ewentualną konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych, z uwagi na zachowanie obowiązujących standardów akustycznych. Powyższe znajdzie swoje odzwierciedlenie w decyzji UMK Wydziału Kształtowania Środowiska o uwarunkowaniach środowiskowych planowanej inwestycji (DUŚ). Na obecnym etapie nie można stwierdzić, gdzie dokładnie będą zlokalizowane ekrany akustyczne i jakiej będą wysokości.

3. Pytanie o ruch autobusowy na ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej. (Pisma: P-26, P-28)

Aktualne rozwiązania przewidują ruch komunikacji zbiorowej w ciągu ul. Kąpielowej. Nie jest planowany ruch komunikacji zbiorowej w ul. Armii Kraków. Kompetencje w zakresie decydowania o ostatecznej lokalizacji przystanków autobusowych należą do zarządcy drogi - w Krakowie, w tym zakresie działa Zarząd Transportu Publicznego, który przeprowadza stosowne analizy ruchu, bada możliwości i zasadność przystanków, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W wariantcie „A” - rekomendowanym zaproponowano lokalizację północnej zatoki autobusowej wzdłuż ul. Kąpielowej w miejscu zbliżonym do stanu istniejącego, natomiast w wariantcie „C” - alternatywnym przyjęto, że zatrzymanie pojazdów komunikacji zbiorowej odbywać się będzie w pasie głównym jezdni ul. Kąpielowej. Wariant „B” - alternatywny zakłada pełnowymiarowe zatoki autobusowe, zgodnie z § 119 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Konsultacje indywidualne

I. **Obszar: Kąpielowa strona północna. (od Zakopiańskiej do linii PKP).**

1. Wniosek o rezygnację z drogi dla rowerów. (Notatki: N-1, N-3, N-4)

W wariantcie „A” - rekomendowanym, zaproponowano wykonanie remontu nawierzchni, co pozwoli zminimalizować zajętość działek prywatnych, a ruch rowerowy pozostanie jak w stanie istniejącym, a zatem w ruchu ogólnym. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków, włączając się do ruchu ogólnego za skrzyżowaniem ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków.

2. Wniosek o utworzenie ciągu pieszo - rowerowego. (Notatki: N-1, N-4)

W wariantcie rekomendowanym „A” zaproponowano wydzieloną DDR wyłącznie od skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową, aż do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków, wzdłuż ul. Kąpielowej, ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.

3. Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej na koszt Inwestora. (Notatki: N-1, N-3)

Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja

deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.

4. Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji. (Notatki: N-1, N-3, N-4)

W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantach „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).

Zostały również wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, szczególnie w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.

Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.

5. Pozytywna ocena dla zaprezentowanych alternatywnych rozwiązań projektowych. (Notatki: N-2, N-8)

6. Wniosek o likwidację zatok autobusowych. (Notatka: N-3)

Z uwagi na duże natężenie ruchu wzdłuż ul. Kąpielowej nie jest wskazana rezygnacja z zatoki autobusowej kosztem przystanków na jezdni. Zatoki przystankowe szczególnie na ciągach komunikacyjnych o dużym natężeniu pozwalają na zachowanie płynności ruchu samochodowego.

7. Wniosek o rezygnację z dodatkowego pasa skrętu z ul. Kąpielowej w ul. Zakopiańską. (Notatka: N-3)

Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej, która ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego, kołowego oraz kolejowego. Na obecnym etapie planowany jest remont odcinka ul. Kąpielowej od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków, który przyczyni się do ogólnego polepszenia warunków ruchu. Przebudowa / rozbudowa remontowanego odcinka ul. Kąpielowej w przypadku zaobserwowania wzrostu natężenia ruchu może stanowić drugi etap inwestycji.

8. Wniosek o rekompensatę za niewykonanie przyłącza kanalizacji sanitarnej, mimo uzyskanej decyzji w 2002r. (Notatka: N-4)

Zakres rzeczowy wniosku nie jest przedmiotem niniejszego zadania inwestycyjnego i postępowania o DUŚ.

9. Zgoda na wywłaszczenie nieruchomości. (Notatki: N-6, N-7, N-8)**II. Obszar: Kąpielowa strona południowa (od Zakopiańskiej do linii PKP).****1. Wniosek o odtworzenie ogrodzenia. (Notatka: N-5)**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wywłaszczenie części działki pod budowę drogi publicznej obejmuje nie tylko sam grunt, ale również wszystko, co się na nim znajduje i jest z nim trwale związane, np. część ogrodzenia. Przepisy prawa budowlanego nakładają na inwestora obowiązek uzyskania zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. Po wykonaniu robót inwestor ma obowiązek uporządkować zajętą część nieruchomości, a właścicielowi należy się odszkodowanie za straty związane z czasowym zajęciem działki. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc gdzie

ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie.

III. Obszar: Kolejarzy.

1. Wniosek o maksymalne odsunięcie nowo projektowanego skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy od nieruchomości przy ul. Kolejarzy 2. (Notatka: N-8)

Projektowany układ geometryczny skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy wynika z ukształtowania wlotu ul. Armii Kraków, która zapewnia powiązanie z terenami istniejącymi wpisując się w istniejącą zabudowę, przy spełnieniu rygorystycznych warunków technicznych kształtowania skrzyżowań dróg publicznych. Należy podkreślić, iż dla budynku ul. Kolejarzy 2 poprawie ulega jego usytuowanie względem jezdni ul. Armii Kraków. W stanie istniejącym elewacja południowa budynku była oddalona od krawędzi jezdni istniejącej o ok. 4,65 m, natomiast w stanie projektowanym naroże elewacji znajdzie się w odległości ok. 5,0 m od krawędzi chodnika, a od projektowanej jezdni w odległości ok. 9,0 m.

IV. Obszar: Torowa północ.

1. Wniosek o włączenie ul. Torowej do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice poprzez działkę nr 348/3. (Notatka: N-9)

Rozwiązanie włączenia ul. Torowej do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice poprzez działkę nr 348/3 zaproponowano w wariantcie rekomendowanym „A”. Rozwiązanie to spowoduje odsunięcie wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od obszaru oddziaływania skrzyżowania z ul. Kąpielową oraz zapewnieni lepsze warunki ruchu dla pojazdów ciężkich.

V. Obszar: Torowa południe (hurtownie).

1. Wniosek popierający czterowlotowe skrzyżowanie ul. Kąpielowej z dojazdem do SKA Swoszowice. (Notatka: N-9)

5. Wyniki konsultacji

Uwagi zgłoszone w toku konsultacji społecznych zostały wykazane w niniejszym raporcie. Każdy postulat z formularza konsultacyjnego, podobnie jak wypowiedzi podczas spotkań konsultacyjnych były analizowane indywidualnie. Przeważająca część uczestników wypowiedziała się za potrzebą budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej. Jednak należy również wspomnieć, iż zanotowano głosy opowiadające się przeciw planowanej Inwestycji oraz które wykazują negatywne stanowisko wobec zaprezentowanych rozwiązań projektu koncepcyjnego.

Podczas procesu konsultacyjnego starano się zidentyfikować zagadnienia szczegółowe, które następnie były poddane dalszym szczegółowym konsultacjom. Wizję zaprezentowaną w pierwszej fazie konsultacji społecznych mieszkańcy w części uznali za niewspółgrającą z ich oczekiwaniami. Uczestnicy konsultacji odnieśli się krytycznie do przedstawionych rozwiązań, uznając je za zbyt ingerujące w tereny prywatne. Dlatego zdecydowano się na zorganizowanie indywidualnych spotkań z zainteresowanymi Stronami, które stały się okazją do pogłębienia zagadnień zasygnalizowanych w pierwszym etapie konsultacji społecznych. Rozmowa z uczestnikami pozwoliła na identyfikację oczekiwań, wychwyceniu charakterystyk indywidualnych, unikalnych spojrzeń na daną kwestię. Zadaniem, które w szczególności wymagało dialogu z mieszkańcami oraz Zamawiającym i pozostałymi jednostkami miejskimi była zasadność poprowadzenia drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Kąpielowej, w znaczący sposób ingerującej w tereny prywatne od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków w kierunku ul. Zakopiańskiej. Podkreślano większą przychylność mieszkańców do rozwiązania bez wyodrębnionej

drogi dla rowerów oraz z chodnikiem jednostronnym z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pieszego i rowerowego w okolicy. Takie rozwiązanie ograniczyłoby również wykup działek przyległych. W związku z licznymi głosami przeciwko jej budowie, rozważono wypracowanie dodatkowych wariantów, które uwzględnią możliwe do realizacji postulaty. Zaproponowano wariant „A” - rekomendowany przez jednostki miejskie zakładający remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307), który pozwoli na uniknięcie rozbiórek budynków wzdłuż ul. Kąpielowej oraz warianty alternatywne „C” z ciągiem pieszo - rowerowym oraz wariant „B” - maksymalny, uwzględniający pełnowymiarową drogę dla rowerów oraz normatywny chodnik, a także pełnowymiarowe zatoki autobusowe.

Koncepcje zostały opracowane w oparciu o analizę ruchu oraz prognozowane natężenia ruchu, przy uwzględnieniu struktury rodzajowej i ilościowej ruchu, jak również uwzględniające dotychczasowe uwagi oraz wytyczne jednostek miejskich. Geometrie skrzyżowań zostały dostosowane do przejezdności pojazdów miarodajnych.



6. Spis załączników

- Załącznik nr 1 - spis zagadnień poruszonych na konsultacjach społecznych wraz z odpowiedziami Projektanta

CZĘŚĆ II - CZĘŚĆ RYSUNKOWA

CZĘŚĆ III - DOKUMENTY FORMALNE

CZĘŚĆ IV - PREZENTACJA

(CD)