

**Raport końcowy
z konsultacji społecznych
Studium koncepcyjnego
czterech korytarzy drogowo-
tramwajowych wraz z pętlą
tramwajowo-autobusową
w rejonie osiedla Złocień**

Spis treści

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Podstawa prawna.....	3
3. Podstawa opracowania.....	3
3.1. Dokumentacja formalno-prawna.....	3
3.2. Materiały geodezyjne.....	3
3.3. Wizja lokalna.....	3
3.4. Dokumenty planistyczne.....	3
4. Konsultacje społeczne.....	4
4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych.....	4
4.2. Spotkanie z mieszkańcami.....	4
4.3. Telefoniczny dyżur ekspercki.....	5
4.4. Formularz konsultacyjny.....	5
5. Podsumowanie.....	16

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych w ramach części III opracowania pn.:

„Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem P+R i rozbudowy ulicy Domagały w obszarze Rybitw”.

Przedmiotowe konsultacje dotyczyły studium koncepcyjnego czterech korytarzy drogowo-tramwajowych wraz z pętlą tramwajowo-autobusową w rejonie osiedla Złocień.

Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkańców na temat:

- istniejącej obsługi komunikacyjnej rejonu osiedla Złocień,
- planowanych inwestycji komunikacyjnych w ramach projektu MPZP „Nowe Miasto”,
- najkorzystniejszego korytarza drogowo-tramwajowego, który powinien być realizowany jako pierwszy w kolejności.

2. Podstawa prawna

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

3. Podstawa opracowania

3.1. Dokumentacja formalno-prawna

- Umowa nr W/II/121/GK/6/2021 zarejestrowana w Generalnym Rejestrze Umów i Zleceń Skarbnika Miasta Krakowa w dniu 11 czerwca 2021 roku zawarta w Krakowie pomiędzy Zamawiającym tj. Gminą Miejską Kraków a Wykonawcą – Sweco Polska Sp. z o.o. ul. Franklina Roosevelta 22, 60-829 Poznań,
- Załączniki do Umowy,
- Obowiązujące w mieście Kraków wytyczne, zarządzenia, rekomendacje, standardy itd.,
- Uzyskane wytyczne od jednostek miejskich.

3.2. Materiały geodezyjne

Mapę zasadniczą w skali 1:500 pozyskano z ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.

3.3. Wizja lokalna

Wizje lokalne w terenie inwestycji zostały przeprowadzone przez pracowników jednostki projektowej tj. Sweco Polska Sp. z o. o. m.in. w lipcu 2021 r. oraz kwietniu 2022 r.

3.4. Dokumenty planistyczne

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – Załącznik nr 4 do Uchwały nr CXXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.,
- obowiązujący Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Rybitwy-Północ”,
- projekt Miejskowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Nowe Miasto” – wersja otrzymana 26.10.2021 r. wraz z otrzymanymi wyjaśnieniami.

4. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie **od 10.06.2022 r. do 01.07.2022 r.**

4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych

Ogłoszenie na temat konsultacji społecznych zostało umieszczone:

- w serwisie internetowym „Obywatelski Kraków” (www.obywatelski.krakow.pl),
- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa (www.bip.krakow.pl).

4.2. Spotkanie z mieszkańcami

Konsultacje społeczne w formie spotkania z mieszkańcami odbyły się w dniu 20 czerwca 2022 roku w godz. 18:00 - 20:15 w Centrum Kultury Podgórze – Dwór Czeczów – ul. Ks. Jerzego Popiełuszki 36.

W konsultacjach społecznych udział wzięli:

- Moderatorka spotkania - Pani dr hab. Marta Smagacz-Poziemska - Prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego,
- Przedstawiciel Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa - Pan Włodzimierz Zaleski - Kierownik Referatu Analiz Transportowych,
- Przedstawiciel firmy Sweco Polska Sp. z o.o. - Pan Adam Dowiat - Kierownik projektu / Projektant.

Po krótkim wprowadzeniu przez moderatorkę spotkania oraz przedstawiciela Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa, przedstawiciel firmy Sweco Polska Sp. z o.o. przedstawił przygotowaną prezentację oraz udzielał odpowiedzi na zadawane pytania. W trakcie konsultacji wielokrotnie podkreślany był wstępny charakter przedstawionych rozwiązań na poziomie studialnym.

W spotkaniu wzięło udział około 50 mieszkańców Miasta Krakowa. W poniższej tabeli zamieszczono główne postulaty i uwagi uczestników spotkania:

POSTULATY I UWAGI	LICZBA GŁOSÓW
Konieczność powiązania pętli tramwajowo-autobusowej wraz z przystankiem kolejowym „Kraków Złocień”	4
Przesunąć pętlę tramwajowo-autobusową w kierunku S7 celem ujęcia słonecznego miasteczka linią tramwajową	3
Pozostawić nowo wybudowaną infrastrukturę wg obowiązującego planu z 2013 roku	1
Wprowadzenie wlotu z osiedla Złocień na rondo turbinowe przy pętli	2
Propozycja połączenia pętli tramwajowo-autobusowej ze stacją kolejową „Kokotów”	1

Zwrócenie uwagi na zapewnienie odpowiedniego odwodnienia	1
Niezrozumiałe projektowanie dwóch równoległych jezdni ul. Czeczów	1
Wielokrotnie pojawiały się postulaty na temat estakady nad torami w ciągu ulicy Półtanki	4
Zwrócono uwagę na nowo projektowaną w MPZP drogę przy stacji Kraków Złocień oraz równolegle prowadzonej jeszcze jednej drogi na osiedlu Złocień	1
Niektórzy mieszkańcy zwracali uwagę iż pętla tramwajowo-autobusowa planowana jest w dogodnej lokalizacji	2
Zwrócono uwagę na konieczność zapewnienia komfortu mieszkańców osiedla Złocień w przypadku generujących hałas linii tramwajowych i dróg	1
Zaproponowano poprowadzenie linii tramwajowej w ciągu korytarza C po wschodniej stronie jezdni	1

Większość uczestników jako korytarz do realizacji w pierwszej kolejności wskazała korytarz C.

Całe spotkanie zarejestrowano za pomocą kamery.

4.3. Telefoniczny dyżur ekspercki

Telefoniczne dyżury ekspertów odbyły się w terminach:

- termin I: 15 czerwca 2022 r. od 10.00 do 11.00,
- termin II: 22 czerwca 2022 r. od 16.00 do 17.00,

pod numerami telefonów:

- SWECO Polska Sp. z o.o.: +48 607 962 431,
- Urząd Miasta Kraków: +48 12 616 89 24.

W terminie I do Sweco odnotowano 2 telefony, natomiast w terminie II 1 połączenie. W terminie I do Urzędu Miasta Krakowa odnotowano 1 telefon, natomiast w terminie II 0 połączeń. Połączenia telefoniczne głównie dotyczyły całościowego projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) "Nowe Miasto" i założeń z nim związanych oraz założeń części II przedmiotu zamówienia – czyli do przedłużenia ul. Domagały do ul. Śliwiaka (bez realizacji linii tramwajowej).

W odpowiedzi na rozmowy telefoniczne wysłano odpowiedzi mailowe, w których wskazano linki do wyłożonego projektu MPZP „Nowe Miasto” oraz do dyskusji publicznej nad rozwiązaniami w przedmiotowym projekcie MPZP.

4.4. Formularz konsultacyjny

Poza drogą telefoniczną oraz spotkaniem zasadniczą formą zgłaszania uwag za pomocą formularza konsultacyjnego, który należało dostarczyć lub przestać pod jeden z wskazanych poniżej adresów:

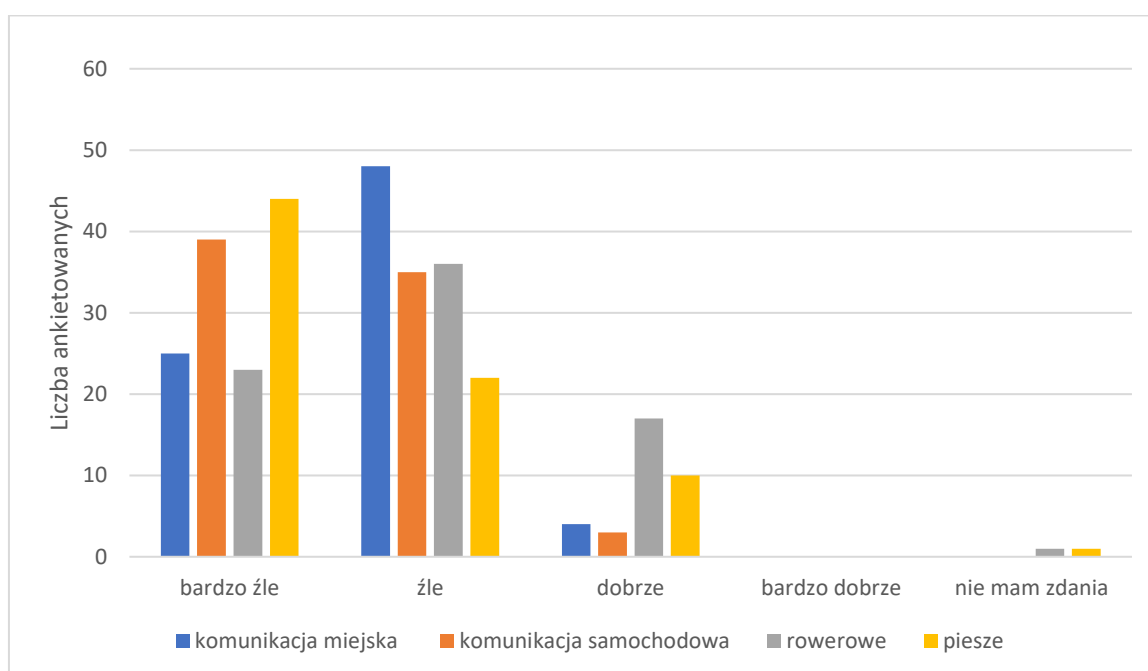
- pocztą tradycyjną na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków,
- przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje dotyczące budowy linii tramwajowej do osiedla Złocień”,
- na adres poczty elektronicznej: gk.umk@um.krakow.pl (w formie skanu/zdjęcia)

w nieprzekraczalnym terminie do 1 lipca 2022 roku.

W terminie do 1 lipca 2022 roku łącznie przesłano 77 formularzy i jednego maila z uwagą.

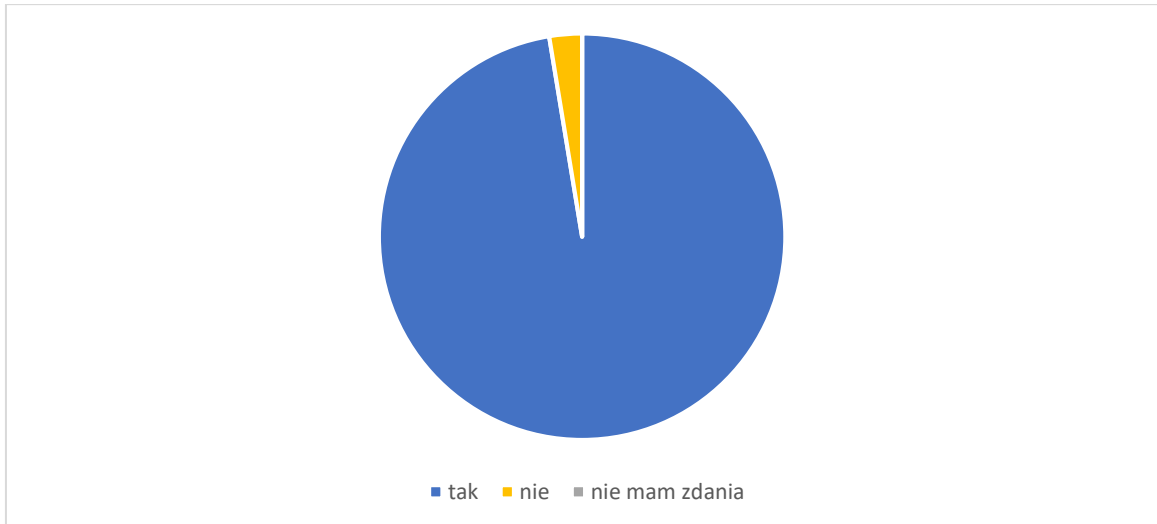
Poniżej zestawiono tabelarycznie ilościowe wyniki odpowiedzi na poszczególne pytania przedstawione w formularzu:

	1. Jak ocenia Pani/Pan aktualne połączenie osiedla Złocień:			
	komunikacją miejską	komunikacją samochodową	rowerowe	piesze
a. bardzo źle	25	39	23	44
b. źle	48	35	36	22
c. dobrze	4	3	17	10
d. bardzo dobrze	-	-	-	-
nie mam zdania			1	1



Wykres 1: Ocena aktualnego połączenia komunikacyjnego osiedla Złocień.

2. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację inwestycji budowy linii tramwajowej do osiedla Złocień?	
a. tak	75
b. nie	2
c. nie mam zdania	-

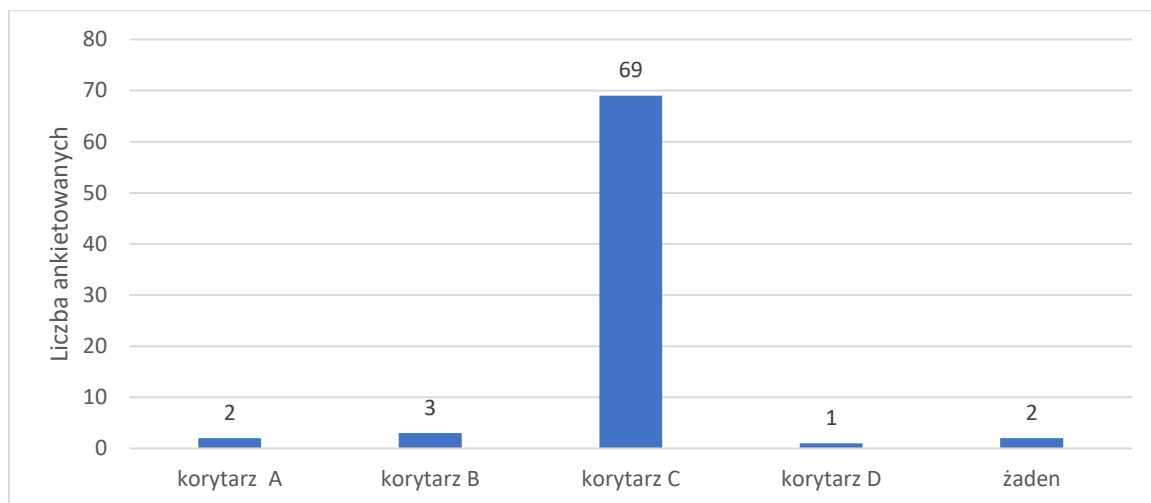


Wykres 2: Zasadność realizacji korytarza komunikacyjnego do osiedla Złocień.

3. Który z zaproponowanych korytarzy drogowo-tramwajowych jest wg Pani/Pana najkorzystniejszy oraz powinien powstać jako pierwszy?

a. korytarz A	2
b. korytarz B	3
c. korytarz C	69
d. korytarz D	1
e. żaden z powyższych	2





Wykres 3: Wybór najkorzystniejszego korytarza komunikacyjnego do osiedla Złocień.

4. Przyczyna wyboru korytarza drogowo-tramwajowego "A":	
a. przebieg blisko Pani/Pana miejsca zamieszkania	-
b. przebieg blisko Pani/Pana miejsca pracy	-
c. zapewni szybszy dojazd do centrum Miasta Krakowa	2
d. inne:	
Być może poprawi, to również komunikację ze strony Bieżanów-Prokocim.	

4. Przyczyna wyboru korytarza drogowo-tramwajowego "B":	
a. przebieg blisko Pani/Pana miejsca zamieszkania	-
b. przebieg blisko Pani/Pana miejsca pracy	-
c. zapewni szybszy dojazd do centrum Miasta Krakowa	3
d. inne:	
Ponadto stworzy alternatywną formę przedostania się w okolice ulicy Ślwiaka/kompleksu handlowego Rybitwy. Obecnie w godzinach szczytu, aby ze Złocienia dojechać w ww. miejsce trzeba odstać w korku około 30 minut, bez względu na to czy przemierzamy się trasą Domagały+Nad Drwiną czy Agatową + Półtąki.	
Wydaje się najszybsza do realizacji opcja.	

4. Przyczyna wyboru korytarza drogowo-tramwajowego "C":	
a. przebieg blisko Pani/Pana miejsca zamieszkania	19
b. przebieg blisko Pani/Pana miejsca pracy	28
c. zapewni szybszy dojazd do centrum Miasta Krakowa	44
d. inne:	
Zarówno blisko mojego miejsca zamieszkania i zapewni szybki dojazd do centrum. Ul. M. Domagały stanowi najważniejszą arterię komunikacyjną wjazdu/ wyjazdu do/z os. Złocień, przechodzi przez sam środek przyszłych obszarów urbanistycznych.	
Jeżeli chodzi o korytarz drogowy to przedłużenie ul. Domagały jest najszybszym sposobem na odciążenie ulicy Półtąki i dodatkowo, prace nad tym fragmentem	

korytarza drogowego nie spowodują zablokowania wyjazdu z osiedla (jak by to miało miejsce przy podjęciu prac nad ul. Półłanki przy braku innego wyjazdu w kierunku północnym). Korytarz C dodatkowo przebiega najbliżej obecnej zabudowy mieszkaniowej.	
Optymalne wydają się wariant C, oraz jako drugi B ze względu na ułożenie aktualnie istniejących siedzib ludzkich. Wariant C przechodzi w pobliżu już istniejących osiedli na ul. Domagały oraz pozwala na skomunikowanie ul. Czeczów. Dodatkowo linia tramwajowa poprowadzona będzie przy już istniejącej drodze oraz planowanym węźle. Wariant B podobnie, jednak patrząc na aktualną zabudowę dystans dla aktualnych mieszkańców będzie znacznie większy co ograniczy chęć korzystania z komunikacji publicznej, wymaga też nowej drogi.	
Wariant przebiega przez najgęściej zaludnione subosiedla Złocienia. Dodatkowo wydaje się wariantem relatywnie najtańszym i najprostszym do realizacji.	
Pomimo tego iż przebiega blisko mojego miejsca zamieszkania, to nie ukrywam przesiadła bym się chętnie na komunikację miejską (obecnie ceny paliwa są straszne). I zapewne zapewni szybki dostęp do miasta (jeżeli tory będą miały swój pas, niekolidujący z samochodami).	
Wydaje się to rozwiązanie możliwe do realizacji w łatwy i szybki sposób.	
Budowa wzdłuż istniejącej drogi będzie najszybsza do realizacji.	
Umożliwi mi łatwiejszy i szybszy dojazd do mojego syna.	
Business Park Nad Drwiną.	
Budowa linii tramwajowej w ciągu ulicy Domagały będzie oznaczała budowę brakującego fragmentu ul. Domagały do ul. Śliwiaka co niewątpliwie usprawni komunikację samochodową a zwłaszcza wąskie gardło komunikacyjne (ul. Nad Drwiną/ul. Półłanki) które w godzinach szczytu mocno korkuje się. Jednocześnie wybrany wariant będzie przebiegał przez tereny zabudowane obecnie powstającymi osiedlami mieszkaniowymi. Alternatywne warianty nie są na ten moment mocno zamieszkałe i stanowią raczej rozwiązanie warte realizacja wraz ze zmianą charakteru terenów do nich przyległych z magazynowo-przemysłowych na mieszkaniowe.	
Najtańszy, najkorzystniejszy dla mieszkańców ul. Domagały przez co większa liczba osób będzie korzystała, pozwoli na budowę kolejnej drogi do osiedle Złocień.	
Ludzie chętniej będą wybierać pracę w tej okolicy, teraz dużo rezygnuje ze względu na dojazd.	
Względnie równo rozproszona dostępność do środka transportu publicznego w obszarze planowanej ekspansji zabudowy. Brak esowania trasy linii tramwajowej pozwoli na skrócenie czasu podróży.	
Budowa linii na przedłużeniu ulicy Domagały nie będzie kłopotliwa dla przedsiębiorców korzystających z placu handlowego Rybitwy. Przez cały dzień kursują przez Półłanki tiry, ciężarówki oraz samochody osobowe. Odcięcie im dojazdu, jak w wariantcie B, spotka się z całkowitym niezrozumieniem ich sytuacji. Ulica Domagały, choć została niedawno wybudowana, jest w stanie poradzić sobie z remontem związanym z położeniem linii tramwajowej. Warunkiem jest oczywiście utrzymanie przezierności wyjazdów z osiedla przez ulicę Agatową oraz pod wiaduktem przy ulicy Złocieniowej.	
Według mnie w pierwszej kolejności powinny zostać wybudowane korytarze C a następnie D . C ze względu na planowaną rozbudowę drogi w tym miejscu	

(przedłużenie do ul. Śliwiaka) co jest najbardziej oczekiwaną zmianą na osiedlu. Następne w kolejce korytarz to D ze względu na możliwość ustawienia przystanku w pobliżu zakładów (Sinterit, Fideltronik, itp.) – ułatwiłoby to transport pracowników z zakładów. W tym momencie dojeżdża tam tylko jeden autobus i to jeszcze nie każdy kurs tej linii.	
Dodatkowo opcja C jest moim zdaniem najlepszą lokalizacją pod transport publiczny biorąc pod uwagę iż obecnie jeżdżą tam autobusy MPK.	
Brak zabudowy po stronie Telefoniki (ul. Domagały) pozwoli na zachowanie odpowiedniego dystansu tramwaju od budynków mieszkalnych i jednocześnie tramwaj pozostanie w centrum osiedla (dobre dojście z każdej strony osiedla). Budowa tramwaju wzdłuż ulicy Domagały od strony Telefoniki nie sparaliżuje komunikacji na terenie osiedla i wyjazdu z niego .Budowa tramwaju w tym miejscu wymusi jednocześnie przygotowanie pod budowę kolejnego wyjazdu z osiedla (przedłużenie Domagały do Śliwiaka).	
Ul. Domagały jest już w części użytkowana przez MPK, posiada wiaty przystankowe, co zmniejsza koszt nowej inwestycji.	
Ta część osiedla Złocień jest w tej chwili najbardziej rozbudowana i najbardziej potrzebuje wygodnego połączenia tramwajowego.	
Wydaje się, że najsukuteczniej, najszybciej i najprędzej połączy obecną część mieszkaniową z przyszłą częścią mieszkaniową oraz z biurową.	KOMENTARZ POWTARZAJĄCY SIĘ 15 RAZY

4. Przyczyna wyboru korytarza drogowo-tramwajowego "D":	
a. przebieg blisko Pani/Pana miejsca zamieszkania	-
b. przebieg blisko Pani/Pana miejsca pracy	1
c. zapewni szybszy dojazd do centrum Miasta Krakowa	1
d. inne:	
Wydaje się, że najsukuteczniej, najszybciej i najprędzej połączy obecną część mieszkaniową z przyszłą częścią mieszkaniową oraz z biurową.	
Według mnie w pierwszej kolejności powinny zostać wybudowane korytarze C a następnie D. C ze względu na planowaną rozbudowę drogi w tym miejscu (przedłużenie do ul. Śliwiaka) co jest najbardziej oczekiwaną zmianą na osiedlu. Następne w kolejce korytarz to D ze względu na możliwość ustawienia przystanku w pobliżu zakładów (Sinterit, Fideltronik, itp.) – ułatwiłoby to transport pracowników z zakładów. W tym momencie dojeżdża tam tylko jeden autobus i to jeszcze nie każdy kurs tej linii.	

5. Czy budowa linii tramwajowej do osiedla Złocień wpłynie na wybieranie przez Panią/Pana transportu zbiorowego w odbywanych podróżach?	
a. tak	74
b. nie	3
c. nie wiem	-

INNE UWAGI DO PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA :

	Uwaga	Odpowiedź
1	Wnioskuje o przesunięcie pętli końcowej jak najbliżej przystanku kolejowego Kraków Złocień w celu umożliwienia przesiadek między tramwajami i pociągami. Jeśli nie jest to	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu

	możliwe w ramach bieżącego opracowania, wnioskuje aby przynajmniej wybrany wariant umożliwił przesunięcie pętli w przyszłości.	miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”. Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
2	Wnioskuje, aby wybrany wariant umożliwiał w przyszłości ewentualne połączenie nowej linii tramwajowej na Złocien z pętlą tramwajową Nowy Bieżanów, aby zapewnić połączenie tramwajowej Złocienia również od strony ul. Wielickiej.	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.
3	Wnioskuje, aby wybrany wariant zapewniał prędkość konstrukcyjną przejazdu tramwajów przez zwrotnice i rozjazdy co najmniej 30 km/h. Skróci to czas przejazdu tramwajów oraz podniesie atrakcyjność transportu szynowego w Krakowie.	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.
4	Budowa linii tramwajowej bez wątpienia pozytywnie wpłynie na rozwój urbanistyczny w tej części miasta, przyczyni się to do wzrostu liczby zaludnienia, jak również do powstania prawdziwych obszarów zielonych, których jest BRAK (zagospodarowanych obszarów zielonych).	Uwaga przyjęta do wiadomości.
5	Uważam, że dla pętli tramwajowej powinien być wydzielony specjalny obszar, który chociaż w małym stopniu zapewni komfort mieszkańcom rozwijającego się osiedla. W planowanych miejscach mogłyby pojawić się przystanki, które zapewniłyby niedługi czas dojścia na tramwaj. Dodatkowe kilkaset metrów linii na pewno zwiększy koszty inwestycji, lecz będzie optymalnym rozwiązaniem łączącym poprawę komunikacji oraz komfort mieszkania. Planowane umiejscowienie pętli jest na pewno korzystne logistycznie, lecz będzie powodowało szereg uciążliwych doświadczeń, na które nie można wyrazić zgody.	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”. Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
6	Coraz bardziej rozbudowujące się osiedle powoduje ogromne korki, przez co podróż samochodem na osiedle lub z powrotem zajmuje zbyt dużo czasu.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
7	Ulica Śliwiaka ze względu na małą przepustowość w stronę drogi S7, często korkuje się od skrzyżowania z ul. Półtanki, nawet dużo wcześniej. Jak najdalej przesunięte połączenie drogowe w stronę ronda przy S7 wyeliminuje dodatkowy wpływ wyjeżdżających z osiedla na długość powstałego zatoru, a długość zatoru podzieli się na większą ilość ulic. Opcja tramwaju D jest z pewnością najgorsza - oznacza wykluczenie komunikacyjne względem linii tramwajowej dla 80 % powierzchni "nowego miasta", dodatkowo czas przejazdu będzie najdłuższy.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
8	Dla wariantu "C" sensownym jest jednocześnie jak najszybsze połączenie istniejącej ulicy Domagały z ulicą Tadeusza Śliwiaka. Obecnie dla wariantu "C" jest nieograniczona i swobodna przestrzeń do budowy co znacznie ułatwiłoby realizację inwestycji.	Uwaga przyjęta do wiadomości.

9	Jak najszybsza realizacja. Co ułatwi i usprawni życie mieszkańcom.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
10	Przeniesienie pętli obok drogi S7, z tamtej strony osiedla nie ma żadnej komunikacji zbiorowej.	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”. Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
11	Sugeruję przeniesienie pętli tramwajowej jak najbliżej obwodnicy. Dzięki temu ciągle rozwijające się osiedle Słoneczne Miasteczko (które już zresztą ma wielu mieszkańców, a ciągle się rozbudowuje) otrzyma możliwość komfortowego korzystania z komunikacji zbiorowej (dotychczas muszą przejść dystans około kilometra, aby skorzystać z komunikacji miejskiej). Na Osiedlu Złocień, w miejscu planowanej pętli mógłby powstać natomiast przystanek.	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”. Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
12	Zgłaszam swój sprzeciw na rozbudowę drogi przy ul. Agatowej i przekształcenie jej na drogę gminną. Nie zgadzam się również na rozbudowę drogi przy ul. Domagały. Swój sprzeciw motywuję tym, że są to ulice, które graniczą bezpośrednio z domami wielorodzinnymi i poziom hałasu byłby w takim wypadku nieznośny. Dodatkowo wspomniane drogi graniczą z pasami zieleni, w tym drzewami i roślinnością sfinansowaną przez mieszkańców osiedla Złocień. Uważam, że jest to wysoce nieprawidłowe, żeby kameralną osiedlową drogę przekształcać w drogę szybkiego ruchu podczas gdy droga przy ul. Pułanki gdzie są same magazyny, zaczyna powoli w kierunku Rybitw przestawać być w użytku z powodu jej opłakanego stanu. Niestety, odkąd otworzono ulicę Domagały ludzie spoza Osiedla Złocień, przejeżdżają przez nasze osiedle, żeby omijać dziury jakie są na ul. Pułanki. To oni, nie mieszkańcy stanowią problem. Postuluję o to, aby droga przy ul. Agatowej i Domagały była wyłącznie dla mieszkańców, natomiast jednocześnie postuluję, żeby skupiono się na drodze przy ul. Pułanki i wybudowano wiadukt, ponieważ ciągłe zamykanie przejazdów kolejowych tworzy ogromne korki i to stanowi w tych okolicach największy problem.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
13	Proszę o rozważenie przesunięcia pętli tramwajowej na koniec ulicy Czczów - bliżej drogi ekspresowej S7. Zapewni to wygodny dostęp do nowej formy komunikacji wszystkim mieszkańcom Słonecznego Miasteczka (które wciąż się rozrasta). Przy obecnie zaproponowanym położeniu pętli,	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”.

	droga piesza do pokonania dla niektórych mieszkańców Słonecznego Miasteczka, wynosi 1 kilometr co w przypadku porannego pośpiechu do pracy (oraz męczącego powrotu z pracy) może stanowić spore utrudnienie.	Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
14	Ponieważ mój syn mieszka przy ulicy Domagały dla mnie dojazd do niego byłby o wiele szybszy i wygodniejszy gdybym mogła skorzystać z tramwaju (teraz mam 3 autobusy z Zielonek). Infrastruktura transportowa Krakowa nie jest dobrze zorganizowana - za mało autobusów (tylko 2 do os. Marszowice), nie mówiąc już o połączeniu tramwajowym z Południa na Północ i ze Wschodu na Północ miasta.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
15	Należy uwzględnić miejsce na rowery.	Przy pętli tramwajowo-autobusowej zlokalizowanej w pobliżu osiedla Złocień zaprojektowano 72 miejsca postojowe dla rowerów.
16	Rozbudowa dróg i chodników dla ruchu pojazdów (autobusów), pojazdów osobowych, rowerów i pieszych.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
17	Jak najszybciej zrobić kolejną przeprawę przez Drwinę, od tego zacząć. Najlepiej od ulicy Domagały do ul. Wróblea. Dojazdy w tym momencie to męczarnia.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
18	Realizacja w pierwszej kolejności "Korytarza B" z pewnością doprowadzi do niebagatelnych utrudnień w związku z przebudową odcinka ul. Półtangi od ul. Śliwiaka do ul. Nad Drwiną (wraz z mostem). Budowa wariantu C nie da takiego efektu a ponadto stanie się alternatywną drogą komunikacji w chwili realizacji trasy B. Korytarz D będzie dobrym uzupełnieniem układu transportowego całego obszaru jednak z uwagi na niskie wykorzystanie w obecnej chwili terenów w jego sąsiedztwie wczesna jego realizacja jest niezasadna. Z tego samego powodu budowa korytarza A w pierwszej kolejności byłaby błędem. Poddaję pod rozwagę pomysł budowy w pierwszej kolejności nowego mostu nad Drwiną na odcinku Śliwiaka-Domagały i uruchomienia w stronę osiedla Złocień dodatkowych kursów i linii autobusowych. Konieczne jest, moim zdaniem, także zaplanowanie odpowiedniego układu komunikacyjnego osiedla Złocień (a szerzej Rybitw w kontekście projektu MPZP) z Prokocimem i Bieżanowem poprzez rozbudowę/przebudowę odcinków dróg: Agatowa, Półtangi, Bieżanowska, Mała Góra.	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.
19	Lokalizacja zajezdni: Tramwaj na osiedle Złocień powinien mieć zajezdnię usytuowaną na końcu ulicy Henryka i Karola Czeczów (koniec obecnego terenu Telefoniki). Jest to najbardziej wysunięta w kierunku autostrady A4 część osiedla, na której większość mieszkańców stanowią rodziny z	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”.

	<p>dziećmi. Dla bezpieczeństwa ich dojazdu do szkoły (np. tej budowanej na końcu ulicy Agatowej) zajezdnia, a zarazem przystanek początkowy powinny być jak najbliżej autostrady, aby nikt nie musiał pokonywać odcinka dłuższego niż pół kilometra do przystanku. Gdy już pojawią się inne warianty linii tramwajowych (np. A, B), dzieci będą mogły jeździć z przystanku przy Czczów/ osiedle Słoneczne Miasteczko do przystanku Złocień Szkoła (ul. Agatowa). Dotyczy to także osób starszych.</p> <p>Fakt ten jest o tyle ważny, że osiedle Śnieżka (przyległe do ulicy Czechów i osiedle Słoneczne Miasteczko) jest ogrodzone bramami i nie jest możliwe przejście "po ukosie", na skróty pomiędzy osiedlami, aby zyskać kilka minut drogi i kilkaset metrów do obecnie planowanej lokacji zajezdni.</p>	Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
20	<p>Budowa linii tramwajowej wraz z infrastrukturą drogową to bardzo duże ułatwienie i usprawnienie ruchu drogowego. Dodatkowy most nad rzeką Drwina Długa jest na wagę złota przy obecnym natężeniu ruchu samochodowego.</p>	Uwaga przyjęta do wiadomości.
21	<p>Zachowanie jak najwięcej drzew na terenie telefoniki. Może jednak warto zmienić plany i postawić na obiekty rekreacyjne i zazielenić ten teren, który ma potencjał i sporo drzew jest już "dorosłych". Warto pamiętać, że to tereny zalewowe i betonowanie w tym nie pomoże, a warto korzystać z tego co już mamy zwłaszcza, że w upalne dni drzewa są zbawieniem.</p>	Planowana pętla tramwajowo-autobusowa zlokalizowana została na istniejącym parkingu samochodowym należącym do Telefoniki. Uwaga przyjęta do wiadomości.
22	<p>Brak połączenia części osiedla z planowanym rondem przy osiedlu Złocień. Obecnie takie połączenie istnieje. Sugeruje się aby wszystkie odcinki ul. Domagały miały połączenie z planowanym rondem.</p>	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.
23	<p>Sugeruje się, aby dach pętli autobusowo-tramwajowej był nieprzezroczysty, a najlepiej pokryty zielenią, która w słoneczne i upalne dni spowoduje, że miejsce oczekiwania pasażerów nie będzie się tak nagrzewać, zaś podczas opadów nie będą oni moknąć.</p>	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.
24	<p>Sugeruje się, aby torowisko tramwajowe przebiegało po wschodniej stronie ulicy Domagały, zamiast po środku planowanych dwóch jezdni, co spowoduje zmniejszenie zatrzymywania się samochodów, które będą musiały przepuścić wyjeżdżający z pętli/wjeżdżający na pętlę tramwaj, a tym samym zmniejszy korki od strony ulicy Agatowej. Będzie miało to również wpływ na wyjeżdżające/wjeżdżające na pętlę autobusy.</p>	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.
25	<p>Brak informacji o tym, jaka metoda zostanie użyta do budowy torowiska, tj. czy tramwaj będzie mógł osiągnąć wysoką prędkość startową, a także czy zadbano o to, żeby tramwaj wytwarzał na tyle niski hałas, aby mieszkańcy pobliskich</p>	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.

	<p>bloków, a szczególnie bloków położony wzdłuż ul. Domagały nie musieli obawiać się o stawianie ekranów dźwiękochłonnych przed oknami.</p>	
26	<p>Sugeruje się, aby w miejscach, gdzie szyny będą położone w asfalcie, lub innym materiale, użyto szyn głęboko rowkowych, lub innych umożliwiających tramwajowi pokonywanie zakrętów w dużym tempie, bez obawy wykolejenia.</p>	<p>Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.</p>
27	<p>Nie wskazano, gdzie będą znajdowały się przystanki tramwajowe i autobusowe. Sugeruje się, aby odległości od nich nie były duże, aby w krótkim czasie pieszy mógł przesiąść się z jednego na drugi pojazd (tramwaj/autobus). Proszę rozważyć budowę wspólnego pasa dla autobusów i tramwajów wzdłuż ulicy Domagały, jedynie jednak przy zachowaniu bardzo niskiego hałasu niesionego przez koła tramwajów po torowisku wyznaczonym po takiej drodze.</p>	<p>Przystanki komunikacji miejskiej będą zlokalizowane w taki sposób, aby w jak największym stopniu umożliwić swobodną przesiadkę pasażerów. Uwaga odnosząca się do budowy wspólnego pasa dla autobusów i tramwajów do rozważenia na dalszym etapie prac.</p>
28	<p>Sugeruje się, aby budowane wiaty przystankowe miały dach skonstruowany w taki sposób, by deszcz padający pod kątem nie zalewał siedzisk dla oczekujących na przyjazd autobusu/tramwaju. Obecnie stosowane w Krakowie wiaty nie chronią pasażerów oczekujących na przystanku przed opadami deszczu/śniegu. Poprzednie sprawdzały się pod tym kątem o wiele lepiej.</p>	<p>Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.</p>
29	<p>Niestety na żadnej wizualizacji nie widać dokładnie przebiegu traktów pieszych do i z pętli. Sugeruje się, aby zostały one tak skonstruowane, by pieszy nie musiał oczekiwać na wielu światłach, by przejść przez jezdnię, jak również by nie musiał nadrabiać drogi dochodząc do pętli z różnych miejsc osiedla.</p>	<p>Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac.</p>
30	<p>Brak informacji o korzyściach ekonomiczno-społecznych dotyczących budowy tramwaju w tak dużej odległości od centrum miasta. Nie jest tajemnicą, że tramwaj będzie jechał ponad godzinę do centrum Krakowa. Sugeruje się rezygnację z budowy tramwaju, na rzecz rozbudowania następującej infrastruktury: przedłużenie ulicy Domagały do ulicy Śliwiaka, przebudowę przejazdów przez tory kolejowe, przecinające ulicę Półtanki w trzech miejscach (wykonanie wiaduktów umożliwiających swobodny przejazd samochodów w kierunku Bieżanowa), wykonanie wyjazdu z osiedla Złocień w kierunku Kokotowa pod wschodnią obwodnicą Krakowa, wymiana nawierzchni i budowa infrastruktury odwadniającej wzdłuż ulicy Półtanki (na całej długości). Dzięki takim rozwiązaniom zwiększy się przepustowość ulic, co spowoduje łatwiejszy i szybszy dojazd do Przystanku 'Szpital Prokocim', gdzie istnieje możliwość</p>	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości. Propozycja wykracza poza zakres przedmiotowego zamówienia.</p>

	przesiadki na szybkie linie autobusowe (503, 304), jak również możliwość skorzystania z innej dostępnej tam infrastruktury (np. sklepy, parki).	
31	Oby powstało jak najszybciej.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
32	Jak najszybsza realizacja.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
33	Dziwi brak koncepcji posadowienia pętli w pobliżu Przystanku Złocień (SKA). Takie rozwiązanie zapewne byłoby korzystne dla niektórych podróżnych wjeżdżających do Krakowa od strony Tarnowa i korzystnie wpłynęłoby na rozwój okolicy Złocienia (łatwiejsze połączenie z "Manhatanem").	Lokalizacja pętli tramwajowej jest zgodna z obecnie procedowanym projektem planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto”. Ewentualne przesunięcie pętli tramwajowej będzie do rozważenia na dalszym etapie prac.
34	Planowana trasa tramwajowa bardzo by ułatwiła połączenie osiedla Złocień z innymi częściami Krakowa. Duża ilość ludzi prawdopodobnie wybrałaby opcję jazdę KKM aby ograniczyć i ominąć korki które w tej okolicy są ogromne i uciążliwe.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
35	Uwaga do projektu linii tramwajowej do osiedla Złocień: skrót tramwajowy do Nowej Huty. Obecna koncepcja zakłada połączenie Nowego Miasta z pętlą tramwajową Mały Płaszów. Jest to słuszne. Ale należy również przewidzieć możliwość połączenia Nowego Miasta z Nową Hutą. Chodzi o perspektywiczne zarezerwowanie terenu również w planach miejscowych osiedli w okolicach ulicy Półtangi lub drogi S7 (obszar Brzegi, Przewóz, Rybitwy, Płaszów). Koncepcja jazdy z Placu Centralnego do Nowego Miasta przez Rondo Grzegórzeckie jest za długa. Proszę o rozważenie skrótu tramwajowego czy to z Placu Centralnego czy z rejonu ulicy Igołomskiej po nowym moście tramwajowym przez Wisłę. Sugeruję do rozważań wziąć obszar na wschód od drogi S7 aż do okolic rond 308 Dywizjonu i Czyżyńskiego. Oczywiście wiąże się to z przygotowaniem projektowanej linii tramwajowej do bezproblemowego wpięcia takiego skrótu w przyszłości.	Uwaga do rozważenia na dalszym etapie prac. W przygotowywanej przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie koncepcji budowy Trasy Ciepłowniczej projektowana jest linia tramwajowa, której przebieg rozpoczynał by się w ul. Golikówka lub w ul. Saskiej.

5. Podsumowanie

- Zdecydowana większość otrzymanych formularzy wskazuje, iż aktualne połączenie osiedla Złocień:
 - komunikacją miejską oceniane jest jako złe lub bardzo złe,
 - samochodem oceniane jest jako złe lub bardzo złe,
 - rowerem oceniane jest jako złe lub bardzo złe,
 - piesze oceniane jest jako złe lub bardzo złe.

Generalnie wszelka obsługa komunikacyjna osiedla Złocień różnymi środkami transportu oceniana jest negatywnie.

- Zdecydowana większość otrzymanych głosów podczas całościowych konsultacji opowiada się za korytarzem C jako pierwszym w kolejności do realizacji.
- 96% głosów z formularzy deklaruje wybór komunikacji publicznej w odbywanych podróżach w przypadku budowy linii tramwajowej do osiedla Złocień.
- Zdaniem ankietowanych, linia tramwajowa mogłaby odciążać układ drogowy i być atrakcyjniejsza pod względem czasu dojazdu (np. do centrum) w stosunku do samochodu lub autobusu lub stanowić alternatywę dla innych środków transportu, gdyż zarówno samochody jak i autobusy stoją „w korkach”.
- Część głosów podczas całościowych konsultacji wskazywała, aby pętlę tramwajowo-autobusową zlokalizować bliżej trasy S7 ze względu na rozwijające się tereny mieszkaniowe w pobliżu S7.
- Część głosów wskazywało, iż pętla tramwajowo-autobusowa powinna być zlokalizowana bezpośrednio przy przystanku kolejowym „Kraków Złocień”.
- Kilka głosów wskazywało, iż linia i pętla tramwajowa powinna być zlokalizowana w odpowiednich (pod względem hałasu) odległościach od zabudowy mieszkaniowej.
- Zdaniem mieszkańców budowa linii tramwajowej wg korytarza C oraz wydzielonym torowiskiem pozwoli na zmniejszenie korków w godzinach szczytu, gdyż sporo podróżujących wybierze tramwaj jako środek transportu.