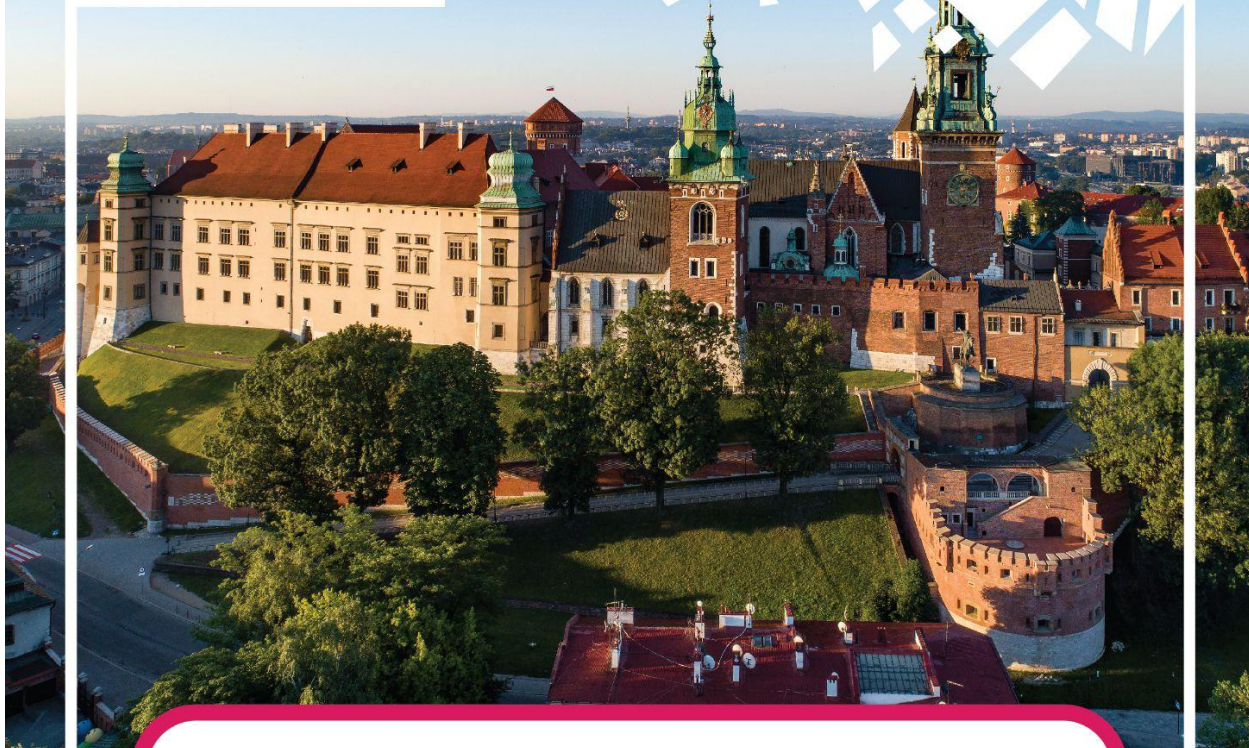


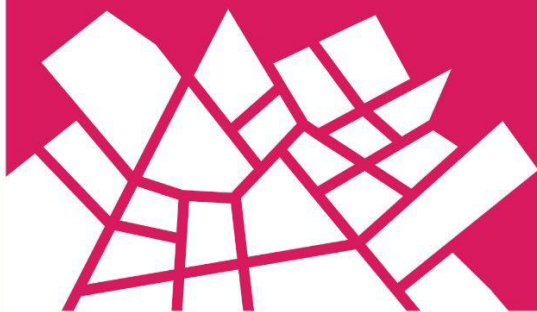


Kraków



RAPORT

**z konsultacji społecznych
dotyczących zagospodarowania
ul. Podzamcze w Krakowie**



**Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie**

Spis treści

1. WPROWADZENIE	3
2. PODSTAWA PRAWNA KONSULTACJI	3
3. CEL I PRZEDMIOT KONSULTACJI	3
4. LOKALIZACJA	4
5. PROMOCJA I SPOSÓB INFORMOWANIA O KONSULTACJACH	5
6. INFORMACJE O KONSULTACJACH	6
TERMIN KONSULTACJI	6
METODA PRACY	7
7. PRZEBIEG KONSULTACJI.....	8
ANKIETA ONLINE	8
PLANOWANIE PARTYCYPACYJNE	14
REKRUTACJA UCZESTNIKÓW	15
SPOTKANIE OTWIERAJĄCE.....	15
PRACA W GRUPACH WARSZTATOWYCH	17
<i>Przebieg i wnioski ze spotkania grupy nr 1</i>	<i>17</i>
<i>Przebieg i wnioski ze spotkania grupy nr 2</i>	<i>20</i>
<i>Przebieg i wnioski ze spotkania grupy nr 3</i>	<i>23</i>
<i>Ilustracja obrazująca wypracowane rozwiązania</i>	<i>26</i>
SPOTKANIE PODSUMOWUJĄCE.....	26
8. PLAN NA DALSZE PRACE NAD ZAGOSPODAROWANIEM ULICY PODZAMCZE	28

1. Wprowadzenie

W 2022 roku podjęto decyzję o przeprowadzeniu konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania ul. Podzamcze w Krakowie. Inicjatywa została zainicjowana przez Radę Miasta Krakowa, poprzez umieszczenie zadania w budżecie Zarządu Transportu Publicznego na 2022 rok.

Konsultacje społeczne skierowane zostały do różnych grup interesariuszy, w tym mieszkańców okolicy ul. Podzamcze, osób prowadzących działalność gospodarczą w okolicach ul. Podzamcze, ale też mieszkańców pozostałych obszarów Krakowa.

Konsultacje były prowadzone przez firmę Dźwignia Handlu Sp. z o.o. (Wykonawca) we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie (Zamawiający).

2. Podstawa prawna konsultacji

Konsultacje społeczne zostały zorganizowane w oparciu o uchwałę Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi, 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.

3. Cel i przedmiot konsultacji

Celem konsultacji społecznych było otwarcie dyskusji o przestrzeni ulicy Podzamcze oraz podjęcie próby wypracowania, wspólnie z grupami interesariuszy, podczas warsztatów planowania partycypacyjnego, propozycji zagospodarowania ul. Podzamcze.

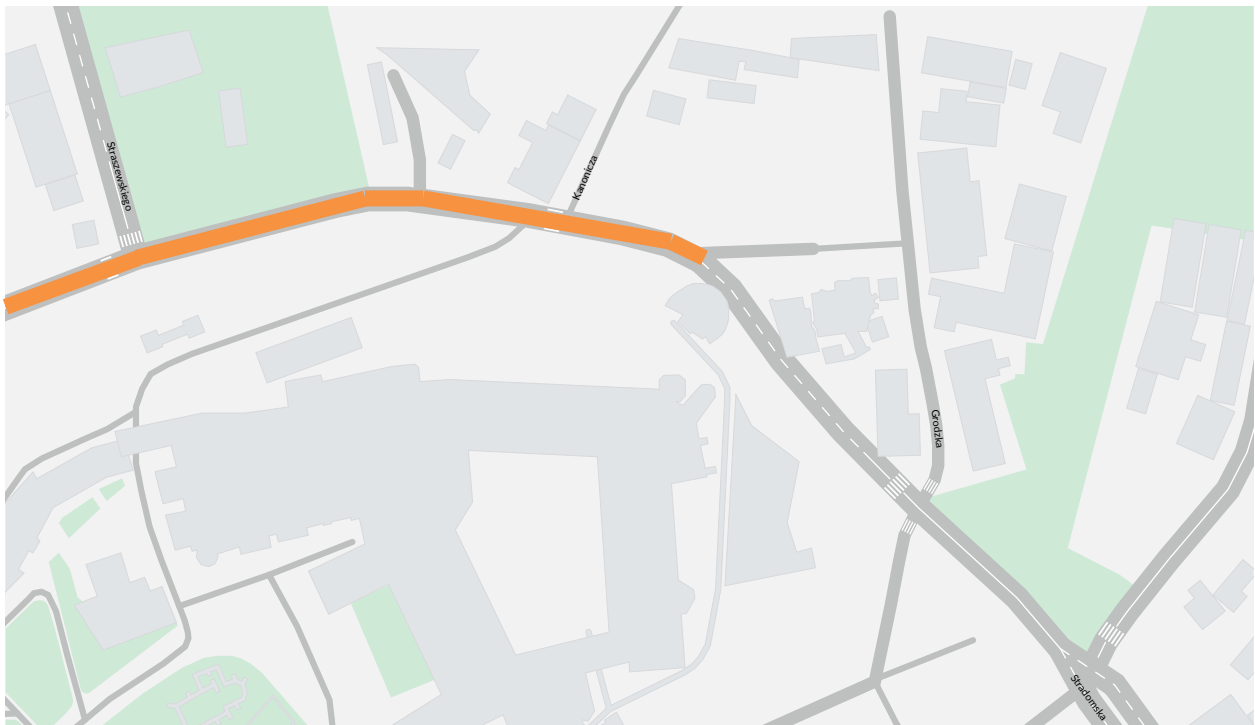
Konsultacje społeczne realizowane były w związku z przekazaniem zadania do Zarządu Transportu Publicznego, jako wynikającego z obowiązku wykonania budżetu Miasta Krakowa. Proces opierał się na planowaniu partycypacyjnym poprzedzonym rekrutacją uczestników, ankiecie oraz dyżurach telefonicznych.

Niniejszy raport z konsultacji społecznych zostanie wykorzystany i przekazany przyszłemu wykonawcy prac koncepcyjnych lub projektowych z zakresu przebudowy ulicy Podzamcze. Wnioski te będą wykorzystane również podczas bieżących działań Zarządu Transportu Publicznego. Zostaną także przekazane do wykorzystania przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa oraz Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

4. Lokalizacja

Ulica Podzamcze zlokalizowana jest w historycznym Śródmieściu Krakowa, na terenie Dzielnicy I Stare Miasto, u podnóża Zamku Królewskiego na Wawelu. Jest drogą powiatową. Przebiega na odcinku od ul. Grodzkiej do ul. Floriana Straszewskiego i jest częścią tzw. I obwodnicy.

Dla obszaru obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego "Stare Miasto" przyjęty 13 kwietnia 2011 roku uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XII/131/11. Z historycznych obiektów warto zauważyć, że w pobliżu zbiegu ulic Podzamcze i Kanoniczej znajdowała się niegdyś Brama Poboczna, będąca furką poboczną w dawnym murze obronnym miasta. Obecnie ul. Podzamcze pełni rolę ważnego ciągu komunikacyjnego pomiędzy ulicą Grodzką i Stradomską a połączeniem z placem Wielkiej Armii Napoleona, Bulwarami Wisły i dalej trasą w kierunku ul. Zwirzyńskiej. Ciąg jest licznie uczęszczany przez osoby odwiedzające Wzgórze Wawelskie, w szczególności korzystających z wejścia od strony ul. Kanoniczej przez Bramę Herbową.



5. Promocja i sposób informowania o konsultacjach

W dniu 3 października 2022 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w oparciu o ww. uchwałę Rady Miasta Krakowa, zapowiedział, a następnie po upływie 7 dni uruchomił proces konsultacji społecznych publikując ogłoszenie pod adresem:

<https://ztp.krakow.pl/wszystkie-aktualnosci/sct/konsultacje-spoeczne-dotyczace-zagospodarowania-ul-podzamcze-w-krakowie.html>



W ramach działań informacyjnych w miejskim portalu *Obywatelski Kraków* zamieszczone zostały zapowiedzi nt. trwających konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania ul. Podzamcze, które pojawiły się w portalu internetowym *Obywatelski Kraków*. Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu: dział „aktualności”, dział „aktualne konsultacje społeczne” i Newsletter:

https://obywatelski.krakow.pl/konsultacje_spoeczne_-_zakonczone/264447.2149,komunikat,zagospodarowanie_ul_podzamcze_w_krakowie_-_konsultacje_spoeczne_.html

W działach „aktualności” i „aktualne konsultacje społeczne” w 3 października opublikowano informację, że w okresie od 10 października do 18 listopada 2022 r. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie będzie prowadził konsultacje społeczne dotyczące zagospodarowania ul. Podzamcze. W tekście poinformowano o celu konsultacji oraz zaplanowanych działaniach konsultacyjnych obejmujących: ankietę on-line (10–20

października), warsztaty planowania partycypacyjnego, dyżury telefoniczne, spotkanie podsumowujące pracę 3 grup uczestników warsztatów. Dodano także, iż więcej informacji na temat przedmiotowych konsultacji społecznych zostanie opublikowane w serwisie www.obywatelski.krakow.pl niebawem. W dniu 11 października opublikowano informację o uruchomieniu przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania ul. Podzamcze, prowadzonych w okresie od 10 października do 18 listopada 2022 roku. W tekście poinformowano o celu konsultacji, ich podstawie prawnej, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz sposobach i terminach, w jakich zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Informacje o konsultacjach zamieszczano również na profilach Miejskiego Centrum Dialogu w portalach społecznościowych Facebook i Instagram. W dniu 4 października opublikowano post, w którym poinformowano, że Zarząd Transportu Publicznego będzie prowadził konsultacje społeczne dotyczące zagospodarowania ul. Podzamcze. W tekście poinformowano o celu konsultacji oraz planowanych formach ich prowadzenia, obejmujących: ankietę on-line, warsztaty planowania partycypacyjnego, dyżury telefoniczne i spotkanie podsumowujące pracę 3 grup uczestników warsztatów. Podobnie w dn. 11 października zamieszczono post, w którym poinformowano o uruchomieniu przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania ul. Podzamcze. W tekście poinformowano o celu konsultacji, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz sposobach i terminach, w jakich zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Również na stronach Rady Dzielnicy I Stare Miasto zamieszczona została zapowiedź procesu konsultacji (11.10.2022): <https://dzielnica1.krakow.pl/konsultacje-spoeczne-dotyczace-zagospodarowania-ul-podzamcze-krakowie/>

6. Informacje o konsultacjach

Termin konsultacji

Najważniejsze działania procesu konsultacji społecznych zawierały się w następujących terminach wyznaczonych zgodnie z założeniami uchwały o przeprowadzeniu konsultacji społecznych w Gminie Miejskiej Kraków:

- 10-20 października 2022 – ankieta online
- 10-20 października 2022 – rekrutacja uczestników na warsztaty
- 21 października 2022 – wysyłka zaproszeń do wylosowanych uczestników warsztatów
- 26 października 2022 – spotkanie informacyjne dla uczestników warsztatów
- 3, 8, 9 listopada 2022 – warsztaty planowania partycypacyjnego
- 14-16 listopada 2022 – dyżury telefoniczne
- 17 listopada 2022 – spotkanie podsumowujące pracę 3 grup uczestników warsztatów
- 18 listopada 2022 – zakończenie konsultacji.

W dniu 26 października 2022 odbyło się inauguracyjne spotkanie informacyjne dla uczestników procesu konsultacji społecznych. W kolejnym etapie, tj. w dniach 3, 8 i 9 listopada miały miejsce warsztaty planowania partycypacyjnego. W dniach 14 listopada (w godz. 10:00-12:00), 15 listopada (w godz. 15:00-17:00) i 16 listopada (w godz. 17:00-19:00) pod numerem telefonu 12 616 86 68 odbyły się dyżury telefoniczne. Podczas dyżurów telefonicznych, mieszkańcy nie zgłaszali żadnych uwag i wniosków.

W dniu 17 listopada miało miejsce spotkanie podsumowujące, na którym zebrali się wszyscy uczestnicy procesu konsultacji. Podsumowano pracę 3 grup warsztatowych i całego procesu konsultacyjnego. Konsultacje zakończył się w dn. 18 listopada 2022 roku.

Zarówno spotkanie otwierające, jak i podsumowujące oraz spotkania warsztatowe odbywały się w godzinach popołudniowych, dla zapewnienia dostępności uczestnikom, którzy w ciągu dnia zaangażowani są w obowiązki związane z pracą lub nauką.

Metoda pracy

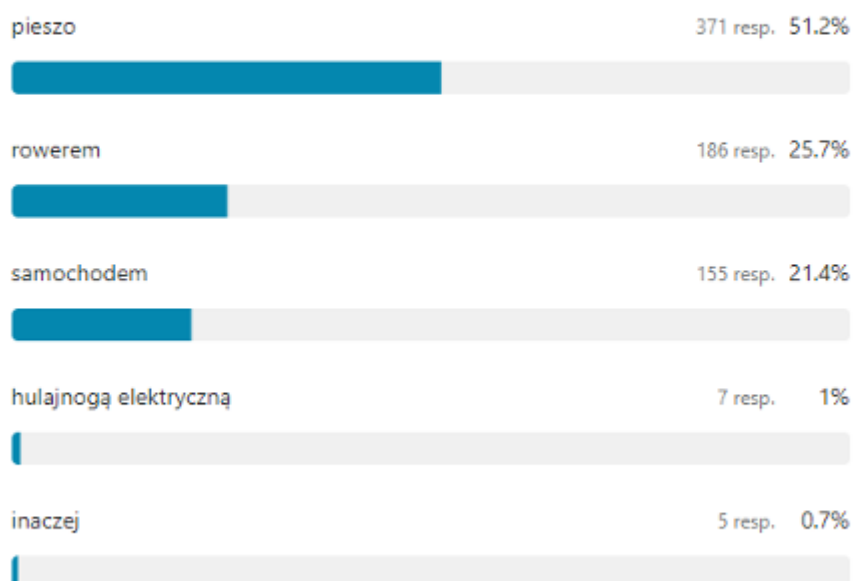
Warsztaty prowadzono metodą planowania partycypacyjnego, która zakłada wypracowanie własnych rozwiązań kształtu ulicy przez każdą z grup, z udziałem moderatora, przedstawicieli Zamawiającego, oraz zaproszonych gości z innych instytucji mogących wesprzeć merytorycznie proces konsultacji. Uczestnicy warsztatów mieli możliwość zgłaszania propozycji rozwiązań i przeprowadzenia szczegółowej dyskusji na ich temat oraz obserwacji nanoszenia wypracowanych rozwiązań na przygotowany wycinek z planu miasta. Z uwagi na warunki epidemiologiczne zdecydowano się na realizację konsultacji w formie spotkań on-line. Z tego względu praca w grupach realizowana była za pomocą internetowego narzędzia Miro - które pozwalało na pracę z tablicami służącymi do zapisywania wniosków i spostrzeżeń mieszkańców - tak by symulować prace z fizyczną tablicą.

7.Przebieg konsultacji

Ankieta online

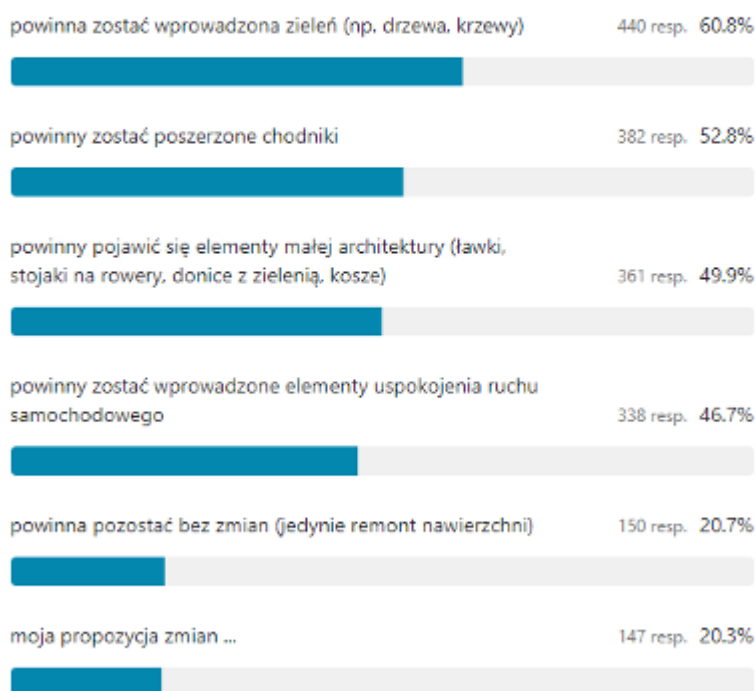
Równoległe z rozpoczęciem procesu konsultacji udostępniona została ankieta konsultacyjna dotycząca aktualnego stanu zagospodarowania ul. Podzamcze. Ankieta online udostępniona była w dniach 10-20 października. Celem ankiety było zebranie opinii na temat preferencji zagospodarowania ulicy. Wzięło w niej udział 724 respondentów, w tym wg metryczki 220 stanowili mieszkańcy Dzielnicy I Stare Miasto, natomiast 504 stanowili mieszkańcy innych dzielnic Krakowa. 77,5% ankietowanych stanowili mężczyźni. Ankietowani odpowiadali na pytanie o sposób, w jaki najczęściej poruszają się ulicą Podzamcze. Zapytani zostali też o to, czy przestrzeń ul. Podzamcze powinna zostać zmieniona w stosunku do stanu obecnego. Odpowiadali na pytanie czy odcinek ul. Podzamcze pomiędzy ul. Straszewskiego a ul. Kanoniczą mógłby zdaniem respondentów zostać wyłączony dla ruchu samochodowego.

Pierwsze z pytań ankietowych dotyczyło sposobu poruszania się po ul. Podzamcze.



Dominował ruch pieszy, ale na uwagę zasługuje przybliżona liczba odpowiedzi dotyczących ruchu rowerowego i samochodowego. Wyniki te były zbieżne, z prezentowanymi podczas prac grupowych obserwacjami uczestników.

W kolejnym pytaniu ankietowani wskazywali czy, a jeśli tak, to jakich zmian oczekivaliby względem ul. Podzamcze.



Ankietowani, którzy mogli wskazywać wiele odpowiedzi, częściej decydowali się na wybór z podanych opcji. Propozycje indywidualne zebrano poniżej. Głosy uzyskane w ankiecie pokrywają się z opiniami jakie uzyskano podczas pracy grupowej.

Ankietowani proponowali liczne rozwiązania usprawniające wskazując na miejsca newralgiczne z punktu widzenia użytkownika przestrzeni - mieszkańca, ale i biorąc pod uwagę licznie przebywających w tym obszarze przybyszów-turystów. Wybrane odpowiedzi, w części przypadków ogólne, w części przypadków uszczegółowione:

- poszerzenie chodnika po stronie Zamku Królewskiego na Wawelu,
- jako, że jest to jedna z najważniejszych ulic miasta, u stóp Wawelu, pełna turystów - powinna być w pełni reprezentacyjnym deptakiem,
- zasadzenie dorodnych okazów drzew (np. platanów),
- zasadzenie małej komponowanej roślinności - krzewy, kwiaty i byliny w typie sadzonych przez Zarząd Zielnie Miejskiej, ale z zaznaczeniem by nasadzenia odbywały się do gruntu, a nie do donic, które jest trudno utrzymać,
- stworzenie strefy pieszej lub z dopuszczonym uspokojonym ruchem rowerowym lub strefy pieszo-rowerowej,
- liczne głosy za stworzeniem ujednoczonej przestrzeni całkowicie pieszej z wyznaczoną

(infrastrukturalnie) drogą dla rowerów, ze względu na duży ruch pieszy odsperowaną od ciągów pieszych,

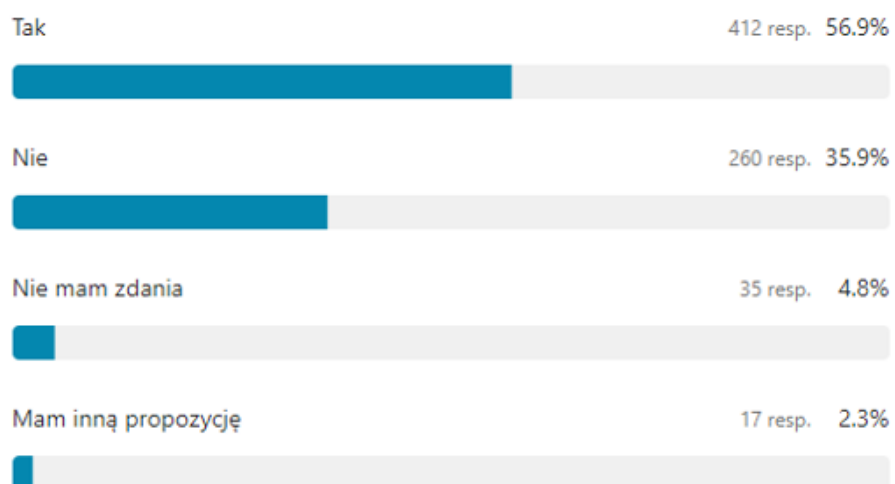
- postulowano dobrą, równą nawierzchnię na części rowerowej,
- zwrócono uwagę, by nie stosować rozwiązania z ul. Bernardyńskiej, gdzie droga dla rowerów wydzielona jest z chodnika, gdzie w ciepłe dni ruch pieszy niebezpiecznie miksuje się z rowerowym,
- wyznaczyć ścieżkę rowerową połączoną z istniejącą na ul. Bernardyńskiej,
- zmniejszenie szerokość jezdni, wprowadzenie drogi dla rowerów lub pasów rowerowych,
- wprowadzenie elementów małej architektury, jak m.in. ławki, wodopój (pitnik),
- ustawienie ławek frontem do chodnika i ulicy,
- ujednolicenie standardu nawierzchni z wcześniejszymi remontami ulic i placów Starego Miasta,
- w innym głosie padł pomysł wprowadzenie strefy pieszej, tak jak ma to miejsce w przypadku np. ul. Floriańskiej,
- zminimalizowanie ruchu samochodowego do absolutnego minimum, wprowadzenie elementów małej architektury i posadzenie drzew,
- ul. Podzamcze powinna być w ogóle wyłączona z ruchu,
- zaproponowano stworzenie "woonerfu", jak na ul. Krupniczej lub ulicy w standardzie tych wewnątrz Starego Miasta,
- z ul. Podzamcze usunąć należy całkowicie ruch samochodowy, poza dojazdem służb; powinien powstać tam zielony deptak-woonerf, z priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego (to powinien być ważny łącznik rowerowy między mostem Dębnickim, Alejami, Kościuszki, Stradomiem, Plantami; to też okazja, aby w ramach urządzania zieleni i infrastruktury pieszo-rowerowej wprowadzić elementy edukacyjne (np. tablice historyczne, rzeźby, itp),
- wprowadzić takie zmiany jak na Trakcie Królewskim, powinna być ulicą reprezentacyjną, skoro znajduje się u podnóża Zamku Królewskiego,
- modernizację całej długości ulicy (nawierzchnia, tak jak w przypadku innych zmodernizowanych ulic wokół Rynku Głównego), w tym montaż stylowych latarni,
- ulica obecnie jest co prawda strefą zamieszkania, jednak fakt ten nie jest w żaden sposób uwidoczniiony dla licznych pieszych korzystających z tej przestrzeni - bardzo wąskie chodniki, bardzo szerokie wyasfaltowane przestrzenie dla samochodów w dziwny sposób podzielone donicami. Proponuję całość ulicy potraktować jako jedną przestrzeń bez podziału na chodniki i ulicę dla pojazdów. Jednolita nawierzchnia bez krawężników ani nawet wizualnego rozdzielania funkcji zachęci pieszych do korzystania z przydzielonej im przestrzeni, a kierowcom uświadomi, że w tej przestrzeni zgodnie z prawem drogowym są gośćmi,
- zapisano też, by czysto hipotetyczny rozważyć budowę chociaż jednego toru tramwajowego dla kursów turystycznych, ewentualnie fragment tramwaju konnego w takim przypadku, w innym głosie padło by tramwaj zbudować w tym miejscu,

- sugerowano tramwaj bez sieci trakcyjnej, łączący przystanek "Teatr Bagatela" z przystankiem "Wawel",
- zaproponowano, by rozważyć budowę torowiska tramwajowego od ul. Stradomskiej, przez Podzamcze i Straszewskiego do skrzyżowania z ul. Zwierzyniecką, z lub bez sieci trakcyjnej,
- zasugerowano też obniżenie poziomu ulicy - by cała ulica zrównała się z ul. Kanoniczą bez różnicy w wysokościach,
- wniosek o obniżenie ulicy o pół metra do historycznej wysokości,
- pojawiły się też liczne głosy zamknięcia przejazdu dla samochodów z wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych,
- przestrzeń współdzielona, swobodny ruch pieszych, bez wyraźnego podziału na chodnik i ulicę,
- najlepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie jednolitej nawierzchni np. kostki brukowej (bez wydzielania chodników), dodanie małej infrastruktury i zieleni w szerszych miejscach, z zachowaniem ograniczonego ruchu samochodowego (strefa ruchu, wyłącznie dla okolicznych mieszkańców i pojazdów uprzywilejowanych),
- bezwzględnie należy utrzymać możliwość przejazdu dla mieszkańców; po zmianach organizacji ruchu na ulicach Basztowej, Dunajewskiego, Franciszkańskiej, Senackiej, św. Tomasza, ul. Podzamcze widziana jest jako ostatnia ulica, która umożliwia przemieszczenie się na drugą stronę Starego Miasta bez objeżdżania połowy Krakowa,
- wniosek o przywrócenie możliwości skrętu z ul. Gertrudy w ul. Podzamcze,
- nawierzchnia powinna być na jednym poziomie na jezdni i chodnikach (można wydzielić te części wizualnie, np. poprzez inny kolor nawierzchnię albo linie z tzw. "grzybkami", jak te stosowane dla niedowidzących); zieleń jest bardzo potrzebna, najlepiej wysoka; miejsca z zielenią powinny być otoczone miejscami do siedzenia; w tym z rozważeniem możliwość przeprowadzenia tramwaju, także w wariacie przez Powiśle,
- podtrzymać ograniczenie w ruchu tak, jak to obowiązuje w obecnej formie, natomiast w miejscu skrzyżowania ul. Kanoniczej zwęzić do jednego pasa jezdni, obsadzając z obu stron je żywopłotem (powoduje to manewr wymuszenia przepuszczenia pieszych oraz pojazdu z naprzeciwka),
- ta ulica powinna być wyłączona z ruchu samochodów, a w przypadku jego utrzymania przejazd powinien być maksymalnie spowolniony meblami miejskimi etc.,
- ten obszar powinien mieć formę placu dla pieszych, to jest miejsce z reprezentacyjnym widokiem na Wawel i inne zabytki, ruch samochodowy powinien być maksymalnie ograniczony a stary asfalt zastąpiony spójną kostką,
- ul. Podzamcze powinna spełniać rolę deptaka, już teraz strefa tempo 20 powoduje, że ruch samochodowy, jest ograniczony, dostępny parking przy ulicy powinien zostać ograniczony co do liczby miejsc,
- w ogóle nie powinno być ruchu samochodowego, to odpowiednik ul. Grodzkiej przy Rynku, z

- potężnym ruchem pieszym, do którego powinna być całkowicie dostosowana,
- ten obszar powinien mieć formę placu dla pieszych, to jest miejsce z reprezentacyjnym widokiem na Wawel i inne zabytki, ruch samochodowy powinien być maksymalnie ograniczony a stary asfalt zastąpiony spójną kostką,
 - egzekwować istniejące ograniczenia ruchu samochodów, przez ul. Podzamcze przejeżdża bardzo dużo samochodów nieuprawnionych do tego, wskazane są regularne kontrole wyrywkowe,
 - dopuszczenie do ruchu wszystkich samochodów osobowych, łącznie z przywróceniem rozwiązań wycofanych,
 - domknięcie Plant Krakowskich, bez żadnego ruchu samochodowego,
 - zaproponowano by cały obszar ul. Podzamcze i przestrzeni przed kościołem Św. Idziego stanowił jeden wielki plac miejski, maksymalnie dostosowany dla potrzeb pieszych i rowerzystów. Duża liczba zieleni, w tym wysokich drzew, trawników, plus pieszo-rowerowe ciągi, łączące obie końcówki Plant. Sam remont powinno się wykorzystać jako możliwość utworzenia właśnie łącznika pomiędzy końcówkami Plant, w formie zadrzewionego parku przypominającego Planty. Ruch samochodów na podobnej zasadzie, jak w pobliżu Rynku Głównego, maksymalnie ograniczony. Brak osobnego układu komunikacyjnego dla samochodów, który zachęcałby do wjazdu w przestrzeń placu. Układ komunikacyjny powinien uniemożliwiać wykorzystania ul. Podzamcze jako swoistego skrótu pomiędzy ul. Stradomską i Zwierzyniecką, jak to się często dzieje dzisiaj,
 - zmniejszyć obszar brukowanej i asfaltowej nawierzchni, na rzecz powiększenia powierzchni Planty, w tym polepszenie stanu infrastruktury rowerowej, zamiana bruku, który utrudnia jazdę,
 - w bieżącym utrzymaniu wskazany jest remont nawierzchni jezdni, z dodaniem szycan ograniczających prędkość (progi zwalniające),
 - poszerzone chodniki lub nawierzchnia na jednym poziomie z jezdnią podobnie, jak na ul. Sławkowskiej, zieleń wzdłuż ulicy od strony kamienic, pozostawiony przejazd dla mieszkańców i pojazdów elektrycznych,
 - ulicę należy obniżyć do poziomu przedwojennego, przywracając w ten sposób historyczny wygląd Wzgórza Wawelskiego,
 - wyraźny brak toalety miejskiej, ta zlokalizowana w pawilonie bliżej ul. Zwierzynieckiej powinna być całodobowa i bezpłatna dla użytkowników, to kwestia natury fizjologicznej, podstawowej,
 - wycofanie napojów alkoholowych ze sklepu spożywczo-przemysłowego,
 - w związku z objęciem obszaru jako strefa zamieszkania, zbędne jest poszerzenie chodników, na rzecz zmiany nawierzchni z opcją całkowitego wyłączenia ruchu łącznie z taksówkami, meleksami, dorożkami i dostawami,
 - w zakresie nawierzchni - zastosowanie gładkich nawierzchni, asfalt, płyty betonowe lub kamienne bez fazowe,

- powinien zostać przywrócony ruch samochodowy i zlikwidowane donice zajmujące pas ruchu oraz przywrócone miejsca parkingowe pod Urzędem Skarbowym-Kraków Stare Miasto,
- zmniejszenie szerokości jezdni wraz ze zmianą rodzaju nawierzchni z asfaltowej na kostkę brukową, usunięcie niepasujących donic z zielenią, nowe nasadzenia w miejscu dotychczasowej szerokiej jezdni,
- nawierzchnia powinna być wymieniona, ruch samochodów dla mieszkańców strefy A1, A2 powinien zostać utrzymany,
- powinien zostać zachowany przejazd dla samochodów mieszkańców stref A, przy równoczesnym zwiększeniu zieleni osadzonej w ziemi, a nie w donicach,
- powiązać teren funkcjonalnie z Plantami oraz placem Wielkiej Armii Napoleona i ul. Straszewskiego (która też mogłaby zostać zwężona i uspokojona, gdyż od czasu zmiany zasad poruszania się na ul. Podzamcze ruch na odcinku od ul. Zwierzynieckiej jest tam znikomy), tak aby powstała ciekawa przestrzeń spacerowo-eventowa,
- przywrócenie ruchu dwukierunkowego bez przeszkód w postaci słupków, donic przynajmniej dla mieszkańców stref A oraz przywrócenie przystanku dla autokarów turystycznych przy Royalu przynajmniej na chwile wsiadania i wysiadania (obecne rozwiązanie dyskryminuje osoby niepełnosprawne),
- powinno się uregulować ruch - pasy dla rowerów, hulajnóg itp.; obecnie panuje tam samowola komunikacyjna, powinno się uświadomić kierowcom, że od czasu zmian obowiązuje ruch zgodnie "z zasadą prawej ręki", większość kierowców tego nie respektuje,
- powinno być więcej przejść dla pieszych,
- powinno pozostać tak jak jest, a nawet trochę otworzyć się na komunikację zbiorową w połączeniu z tramwajem od Filharmonii do Stradomia, to bardzo ważne, aby domknąć ring tramwajowy wokół Plant,
- powinno się zapewnić sprawną obsługę komunikacyjną dla rodziców odwożących dzieci do żłobka wraz z miejscami "kiss and ride" tuż pod żłobkiem - bliżej niż obecnie; poszerzenie ogródka żłobka,
- powinny zostać zlikwidowane chodniki, tak aby użytkownicy traktowali tę ulicę jak deptak z dopuszczeniem ruchu wybranych pojazdów; mała architektura mogłaby pojawić się na środku jezdni, aby uspokoić ruch na deptaku,
- powrócić do koncepcji szybkiego tramwaju napędzanego akumulatorowo,
- pozostawienie możliwości przejazdu samochodem dla mieszkańców sąsiednich ulic, przy jednoczesnym poszerzeniu chodników i nowych nasadzeniach zieleni.

Ankietowani zapytani o możliwość wyłączenia ul. Podzamcze z ruchu samochodowego w większości przychyliłi się do tego rozwiązania.



W tym przypadku należy jednak zwrócić uwagę, na głos mieszkańców najbliższej okolicy - wyrażony choćby podczas pracy grupowej oraz w ramach poprzedniego pytania. Wskazuje on na konieczność uwzględnienia mieszkańców w razie wprowadzenia ograniczeń w ruchu na ul. Podzamcze. To samo pytanie (dotyczące wyłączenia ulicy z ruchu samochodowego) zadane w grupie osób deklarujących się jako mieszkańcy I Dzielnicy pokazuje to wyraźnie. Za wyłączeniem tej ulicy z ruchu jest tylko 32,5% ankietowanych. Zapewne jest to związane z innym charakterem podróży (bytowych, a nie okazjonalnych), co widać choćby w odpowiedziach udzielanych odnośnie najczęstszego sposobu poruszania się po ulicy - gdzie dominuje samochód (samochodem porusza się 42,7%, pieszo 36%, natomiast rowerem 20%).

Reasumując ankieta wskazuje, że mieszkańcy Krakowa widzą potrzebę wprowadzenia zmian na ul. Podzamcze. Zmian, które dostosują ulicę do obecnego jej charakteru - wykorzystywania jej głównie przez pieszych, a nie samochody. Jednocześnie zauważalny jest podział na oczekiwania mieszkańców okolicy i dalszych części Krakowa odnośnie do pełnego wyłączenia ruchu samochodowego.

Planowanie partycypacyjne

Planowanie partycypacyjne przewidywało pracę w 3 dziewięcioosobowych grupach. W sumie uczestniczyło w nim 17 osób. Uczestnicy dobierani byli kwotowo z poszczególnych grup interesariuszy.

Rekrutacja uczestników

W konsultacjach mogło wziąć udział maksymalnie 27 osób, które miały pracować w trzech 9 osobowych grupach. Biorąc pod uwagę kwalifikację proporcjonalną w zakresie doboru grup interesariuszy i losową w zakresie samych interesariuszy zastosowano następujące kryteria wyboru uczestników konsultacji:

1. Kandydaci zgłaszali się z jednej z trzech grup interesariuszy. Grupy wybrano biorąc pod uwagę charakter ulicy, tzn. małą liczbę mieszkańców przy samej ulicy przy jednoczesnym dużym jej znaczeniu dla wielu podmiotów gospodarczych:

- a. mieszkańcy ul. Podzamcze i najbliższej okolicy (przecznicy i ulic równoległych) - max 9 uczestników,
- b. przedstawiciele przedsiębiorców, organizacji branżowych i pozarządowych - max 9 uczestników,
- c. prywatne osoby nie będące mieszkańcami okolicy - max 9 uczestników.

2. Wybór uczestników każdej z grup odbywał się losowo.

3. Uczestnikom zapowiedziano pracę w grupach.

Nabór uczestników odbył się za pomocą formularza rekrutacyjnego do procesu planowania partycypacyjnego. Założono, że w każdej z zaplanowanych 3 grup, uczestnikami warsztatów powinni zostać zarówno mieszkańcy najbliższej okolicy, jak i mieszkańcy innych obszarów Krakowa. Wybór uczestników warsztatów spośród zgłoszonych poprzez formularz rekrutacyjny odbył się za pośrednictwem losowania spośród 47 osób. Do 33 wylosowanych osób wysłane zostały zaproszenia do pracy w poszczególnych grupach roboczych 1, 2 lub 3. Dopuszczone było w uzasadnionych i usprawiedliwionych sytuacjach zmienienie przypisanej grupy. Taka sytuacja miała miejsce w 4 przypadkach. Jedna, spośród wylosowanych osób, zrezygnowała z udziału w procesie konsultacyjnym.

Spotkanie otwierające

W dniu 26 października 2022 roku odbyło się spotkanie otwierające proces konsultacji. W spotkaniach brali udział zrekrutowani mieszkańcy, moderatorka oraz przedstawiciele Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie, Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie, Rady Dzielnicy I Stare Miasto.

Podczas spotkania otwierającego moderatorka Aleksandra Wagner przedstawiła tematykę spotkania, przywitała uczestników, podała cel konsultacji, jak i podkreśliła wagę tematu i rolę uczestników. Następnie w imieniu Zamawiającego przywitania zebranych dokonał Łukasz Franek dyrektor Zarządu Transportu Publicznego, wyniki ankiety zaprezentował Marcin Wójcik reprezentujący Zarządu Transportu Publicznego, prezentację merytoryczną z rysem historycznym i specyfiką obszaru przedmiotu konsultacji wygłosił Piotr

Turkiewicz Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków. Stanowisko w zakresie aktualnego stanu zagospodarowania zieleni przedstawił Łukasz Pawlik zastępca dyrektora Zarządu Zieleni Miejskiej, natomiast o powodzie podjęcia tematu opowiedział Tomasz Daros przewodniczący Rady i Zarządu Dzielnicy I Stare Miasto oraz przedstawiciel Wykonawcy.

W prezentacji wygłoszonej przez dr inż. arch. Piotra Turkiewicza nakreślone zostało oczekiwanie Urzędu Ochrony Zabytków odnośnie ewentualnej przebudowy ul. Podzamcze. Konserwator wskazał na konieczność rozpatrywania wszelkich inwestycji w połączeniu z uwzględnieniem sytuacji sąsiedztwa ul. Św. Idziego. Wypowiadając się w imieniu Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie zauważył naturalną zmianę funkcji ulicy Podzamcze, tj. wykorzystywanej jako alternatywa przez kierowców względem tzw. alei Trzech Wieszczów (al. Krasińskiego, Mickiewicza, Słowackiego), w kierunku ulicy będącej strefą ruchu uspokojonego lub pieszego. Obecny charakter ulicy utrzymuje się od lat około wojennych XX wieku. Podczas swojego wystąpienia Konserwator wskazał na fakt, że historycznie zieleń porastała stoki Zamku na Wawelu i była obecna w przestrzeni wokół Zamku w tym na ul. Podzamcze i ul. Św. Idziego. Przedstawione zostały wytyczne co do możliwych wprowadzenia zmian i oczekiwań Urzędu:

- z uwagi na rangę miejsca należy opracować studium urbanistyczno-historyczne, które będzie podstawą wskazania elementów do ochrony archeologicznej,
- podczas przebudowy należy przewidzieć uczynienie przebiegu murów obronnych,
- dopuszczalna jest zmiana, która oddaje przestrzeń pieszym,
- preferowane są rozwiązania w których ruch samochodowy jest spowalniany i ograniczany,
- nawierzchnia po przebudowie powinna być wykonana w formie bruku,
- warto przewidzieć wprowadzenie zieleni w większym wymiarze niż obecnie.

W spotkaniu wzięły udział 22 osoby. Mieszkańcy i mieszkanki stanowili dokładnie połowę zebranych osób. Po wysłuchaniu prezentacji odbyła się dyskusja, w której udział wzięli mieszkańcy najbliższych okolic, tj. ul. Straszewskiego, Gertrudy, Studenckiej oraz innych obszarów - mieszkaniac Zabłocia. Mieszkańcy i mieszkanki najbliższych okolic podnosili problem bezpieczeństwa (brak oświetlenia), braku toalet (załatwianie potrzeb fizjologicznych na ulicy), nie egzekwowanych ograniczeń ruchu samochodowego. Mieszkańcy dalszych okolic postulowali zamknięcie ruchu samochodowego, co spotkało się ze sprzeciwem mieszkańca bliższej okolicy. Podnoszono problem tworzących się okresowo korków na ul. Dietla i konsekwencje utrudnionego dojazdu dla mieszkańców centrum. Podnoszono kwestie ruchu rowerowego oraz komfortu życia mieszkańców Starego Miasta. Postulowano na pierwszy plan wysunąć codzienne potrzeby życia w mieście, a nie tylko troskę o rozwój ruchu turystycznego. Dyskusja toczyła się w bardzo kulturalny i spokojny sposób. Mieszkańcy wyrażali wdzięczność za podjęcie tematu i konsultacje. Spotkanie trwało ok. 1,5 h i zostało nagrane. Konserwator zadeklarował wsparcie i pomoc.

Praca w grupach warsztatowych

Praca we wszystkich grupach oparta została na analizie SWOT - technikę służącą do porządkowania i analizy informacji. Analiza SWOT jest akronimem od angielskich słów określających cztery elementy składowe analizy, tj. *Strengths* – silne strony, *Weaknesses* – słabe strony, *Opportunities* – szanse, okazje i *Threats* – zagrożenia.

Przebieg i wnioski ze spotkania grupy nr 1

W dniu 3 listopada odbyło się spotkanie grupy nr 1. Wzięło w nim udział 5 z 9 zapisanych uczestników. Wśród nich było trzech mężczyzn i dwie kobiety. Jedną z osób była mieszkańcem innej części miasta niż bezpośrednia okolica ul. Podzamcze. Wszyscy uczestnicy deklarowali, że codziennie korzystają z ul. Podzamcze przy swoich codziennych aktywnościach. Podkreślali, że korzystają z niej jako piesi, są użytkownikami rowerów, samochodów.

Podczas spotkania uczestnicy zgłosili potrzebę objęcia pracami konsultacyjnymi całej długości ul. Podzamcze, co łączyło się z sugestią Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o objęciu konsultacjami również ul. Św. Idziego, spowodowało, że uczestnicy pracowali nad odcinkiem ulic Podzamcze i Św. Idziego, de facto od Zwierzynieckiej do Stradomskiej.

W ramach wykorzystanej analizy SWOT silne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dla ul. Podzamcze oceniano w dwóch obszarach. Pierwszym była ulica jako przestrzeń. Drugim ulica jako rozwiązanie transportowe. W pierwszym skupiano się na tym, jak ulica wpływa, a jak może wpływać na bezpośrednie otoczenie, m.in. poprzez wpływ na bezpieczeństwo czy spędzanie czasu wolnego. W drugim obszarze analizowano wpływ na ruch uliczny i komfort poruszania się, ale też rozwiązania z zakresu drogownictwa czy inżynierii ruchu.

Podczas blisko półtorej godzinnej, moderowanej dyskusji z udziałem ekspertów zebrano i zanotowano głosy odnośnie do analizowanego odcinka drogowego. Notatki były na bieżąco widoczne dla uczestników, mogli wносить o wszelkie zmiany i migrację postulatów w ramach kategorii.

Ilustracja prac podczas warsztatów - narzędzie w postaci tablicy do współpracy "Miro":



Zadano pytanie o poszczególne elementy analizy SWOT, które w podsumowaniu prezentują się następująco:

Obszar 1 – ulica jako przestrzeń

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • duży ruch pieszych, który generuje szanse dla rozwoju, • plany Wawelu związane z otwarciem się na gości bliżej ul. Podzamcze, • przebudowa daje szansę na dostosowanie ulicy do tego, jak obecnie jest wykorzystywana, • przebudowa daje szansę na dostosowanie ulicy do problemu zmian klimatu poprzez zwiększenie retencji i wprowadzenie punktów deszczowych (tzw. błękitna infrastruktura), • przebudowa daje szansę na rozwiązanie zgłaszanego wielokrotnie problemu braku toalet, • przebudowa daje szansę na wprowadzenie więcej zieleni (mapa), • przebudowa daje szansę na budowę poidelka przy wejściu na Wawel od strony ul. Kanoniczej. 	<ul style="list-style-type: none"> • po przebudowie ulica może stać się miejscem uciążliwych, nielegalnych imprez – jak okolice placu Wielkiej Armii Napoleona, • źle zaprojektowana zieleń, przy braku toalet może być wykorzystywana jako uciążliwa i nielegalna toaleta.

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> · przebudowana część ulicy sprawdza się pod względem funkcji transportowej; powinna być inspiracją dla dalszych odcinków, · bliskość Wawelu i centrum miasta stanowi o atrakcyjności ulicy, · szerokość ulicy pozwala na jej podzielenie dla różnych użytkowników (piesi, samochody, itp.), · szerokość ulicy pozwala na zachowanie funkcji transportowej, przy jednoczesnym wprowadzeniu innych funkcji, np. miejsca spotkań, zazielenienie itp. 	<ul style="list-style-type: none"> · brak toalet - co nie sprzyja funkcji spotkań i stanowi realny problem, · brak zieleni - co nie sprzyja funkcji spotkań, · brak miejsc do siedzenia - co nie sprzyja funkcji spotkań i odpoczynku, · potencjał ulicy nie jest wykorzystany, · brak monitoringu bezpieczeństwa, · ulica nie jest zaprojektowana by sprostać obecnemu wykorzystaniu - zwłaszcza w kontekście ruchu turystycznego, · nawierzchnia jezdni nie wskazuje dominującej pozycji pieszych - wynikającej z organizacji ruchu.

Obszar 2 – Warunki transportowe

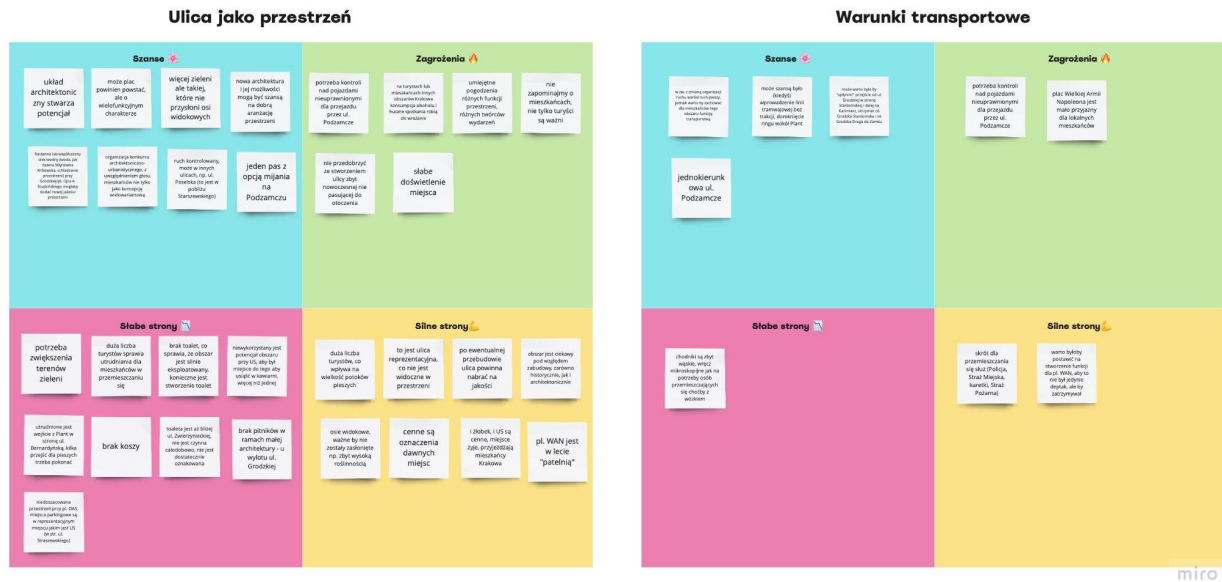
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> · strefa zamieszkania poprawia sytuację, · ograniczenie ruchu samochodowego poprawia sytuację, · przebudowa da szansę na dostosowanie ulicy do obecnego wykorzystania wynikającego z organizacji ruchu, · przebudowa da możliwość wprowadzenia "efektu bramy", · przebudowa da szansę na zmianę nawierzchni, na taką, która zaznaczy dominującą rolę pieszych w przestrzeni, · zmiany, które spowodują lepsze wykorzystanie pobliskiego parkingu podziemnego. 	<ul style="list-style-type: none"> · historyczna nawierzchnia jest problematyczna dla rowerzystów, · jeśli ulica stanie się typowym deptakiem, utrudni to funkcjonowanie mieszkańców (np. zmiany w organizacji ruchu).

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> · ograniczony ruch samochodowy, · przebudowana część sprawdza się, · dopuszczenie ruchu po niej dla mieszkańców odciąża inne ulice. 	<ul style="list-style-type: none"> · brak progów zwalniających w części nie zamieszkałej, · brak naturalnego i czytelnego połączenia z ul. Bernardyńską, · trudna do użytkowania - brukowana nawierzchnia przy ul. Grodzkiej, · brak spójności materiałowej, głównie w zakresie nawierzchni. · fizyczna separacja uczestników ruchu - krawężniki, · nieczytelny przebieg ścieżki rowerowej, · nieuporządkowane parkowanie, · nieczytelne oznakowanie pod znakiem B1, · znak B1 źle egzekwowany, · nieczytelny fakt, że ulica objęta jest strefą zamieszkania, · źle rozwiązane połączenie z ul. Kanoniczą - zwłaszcza w kontekście tak dużego ruchu pieszego, · ulica urządzona pod samochody a nie pod pieszych, którzy tu dominują, · trudności w parkowaniu / zatrzymywaniu się (np. przy szybkich dostawach nie tylko dla kurierów, ale i mieszkańców, interesantów).

Przebieg i wnioski ze spotkania grupy nr 2

W dniu 8 listopada odbyło się spotkanie grupy nr 2 i wzięło w nim udział 6 z zapisanych 9 uczestników. Wśród nich było 4 mężczyzn i 2 kobiety. Wszyscy uczestnicy byli mieszkańcami okolic ul. Podzamcze. Wszyscy uczestnicy deklarowali, że codziennie korzystają z ul. Podzamcze przy swoich codziennych aktywnościach. Korzystają z przestrzeni jako piesi, są użytkownikami samochodów, rowerów. Praca prowadzona była analogicznie jak w przypadku grupy nr 1, metodą opartą o analizę SWOT. Podczas blisko dwugodzinnej, moderowanej dyskusji zebrano następujące głosy odnośnie do analizowanego odcinka drogowego.

Ilustracja prac podczas warsztatów - narzędzie w postaci tablicy do współpracy "Miro":



Obszar 1 – ulica jako przestrzeń

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> układ architektoniczny ulic stwarza potencjał, może powstać plac, ale o wielofunkcyjnym charakterze, więcej zieleni, ale takiej, która nie przysłoni osi widokowych, nowa mała architektura i jej możliwości mogą być szansą na dobrą aranżację przestrzeni, fontanna lub współczesny ciek wodny (woda, jak dawna Młynówka Królewska, cel: schładzanie przestrzeni) przy Grodzkiej lub pl. Ojca Studzińskiego mogłaby dodać nowej jakości przestrzeni, organizacja konkursu architektoniczno-urbanistycznego, z uwzględnieniem głosu mieszkańców nie tylko jako koncepcję wielowariantową, ruch kontrolowany, może tak jak w innych ulicach, np. ul. Poselska (to jest w pobliżu Starszewskiego), jeden pas z opcją mijania na Podzamczu 	<ul style="list-style-type: none"> potrzeba kontroli nad pojazdami nieuprawnionymi dla przejazdu przez ul. Podzamcze, na turystach lub mieszkańcach innych obszarów Krakowa, konsumpcja alkoholu i huczne spotkanie, robią złe wrażenie, umiejętne pogodzenie różnych funkcji przestrzeni, różnych twórców wydarzeń, nie zapominajmy o mieszkańcach, nie tylko turyści są ważni, nie przedobrzyć ze stworzeniem ulicy zbyt nowoczesnej nie pasującej do otoczenia, słabe doświetlenie miejsca.

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> · potrzeba zwiększenia terenów zieleni, · duża liczba turystów powoduje utrudnienia dla mieszkańców w przemieszczaniu się, · brak toalet, co sprawia, że obszar jest silnie eksploatowany, konieczne jest stworzenie toalet, · toaleta jest, ale bliżej ul. Zwierzynieckiej, nie jest czynna całodobowo, nie jest dostatecznie oznakowana od strony ul. Straszewskiego, · niewykorzystany jest potencjał obszaru przy Urzędzie Skarbowym, · niedoszacowana przestrzeń przy pl. Ojca Adama Studzińskiego, miejsca parkingowe są w reprezentacyjnym miejscu jakim jest Urząd Skarbowy (w stronę ul. Straszewskiego), · utrudnione jest wejście z Plant w stronę ul. Bernardyńskiej, kilka przejść dla pieszych trzeba pokonać. · brak koszy, · brak pitników w ramach małej architektury - u wylotu ul. Grodzkiej. 	<ul style="list-style-type: none"> · duża liczba turystów, co wpływa na wielkość potoków pieszych, · to jest ulica reprezentacyjna, co nie jest widoczne w przestrzeni, · po ewentualnej przebudowie ulica powinna nabrać na jakości, · obszar jest ciekawy pod względem zabudowy, zarówno historycznie, jak i architektonicznie, · osie widokowe, ważne by nie zostały zasłonięte np. zbyt wysoką roślinnością, · cenne są oznaczenia dawnych miejsc, · okolice żłobka i Urzędu Skarbowego przy ul. Grodzkiej są cennymi miejscami, które żyją i do których przyjeżdżają mieszkańcy Krakowa. · plac Wielkiej Armii Napoleona jest w lecie „patelnią” - tu może być inaczej.

Obszar 2 – Warunki transportowe

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> · w związku ze zmianą organizacji ruchu wzrósł ruch pieszy, jednak warto by zachować dla mieszkańców tego obszaru funkcję transportową, · szansą było (kiedyś) wprowadzenie linii tramwajowej bez trakcji, domknięcie ringu wokół Plant, · warto było by "upłynnić" przejście od ul. Grodzkiej w stronę Stradomskiej i dalej na Kazimierz, utrzymać oś Grodzka-Stradomska i oś Grodzka-Droga do Zamku, · ulica mogłaby być jednokierunkowa, 	<ul style="list-style-type: none"> · potrzeba kontroli nad pojazdami nieuprawnionymi dla przejazdu przez ul. Podzamcze, · plac Wielkiej Armii Napoleona jest mało przyjazny dla lokalnych mieszkańców.

Obszar 1 – ulica jako przestrzeń

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> · uzyskanie kompromisu w użytkowaniu przestrzeni między mieszkańcami a turystami, · ukształtowanie przestrzeni jako przestrzeni z uspokojonym ruchem i pierwszeństwem dla pieszych, · przeniesienie żłobka z uwagi na ruch jaki generuje, · odpowiednio ukształtowana przestrzeń, może służyć jako miejsce odpoczynku, · odpowiednio ukształtowana przestrzeń może służyć wszystkim grupom użytkowników - o różnych potrzebach, · powinno się wprowadzać więcej powierzchni biologicznie czynnych, w tym zieleni wysokiej (płatany) ale tak by nie zakłócała osi widokowych, · ulica powinna być planowana w duchu kompromisu, · powinno się uczynić obecną funkcję ulicy, · przed wprowadzaniem zmian należy przeprowadzić testy, · ruch powinien być odseparowany. · pomysł na projekt ulicy powinien być możliwie kreatywny, · zagospodarowanie działki przy Straszewskiego. 	<ul style="list-style-type: none"> · w projekcie przestrzeń ukształtowana pod turystów, z pominięciem potrzeb mieszkańców. · utrzymany dojazd do żłobka, · radykalizm w podejmowanych decyzjach, · zmiany ograniczające ruch dla mieszkańców, prowadzą do wykluczenia mieszkańców z ograniczoną mobilnością, · skansenizacja ulicy i jej okolicy. · projekt może przewidywać daleko idące słupkowanie, co psuje przestrzeń, · nadmierne ograniczenie ruchu może negatywnie odbić się na ruchu turystycznym.
Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> · lokalizacja, · miejsce łączące z Plantami i kilkoma ważnymi ulicami, · malownicza topografia miejsca. 	<ul style="list-style-type: none"> · przestrzeń jest dominowana przez samochody, które nie należą do mieszkańców, · miejsce jest obecnie brzydkie, · przestrzeń jest zatłoczona, · przestrzeń nie jest czytelna, co rodzi konflikty między różnymi grupami użytkowników.

Obszar 2 – Warunki transportowe

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> · szansą dla uzyskania dobrego projektu jest otwarty konkurs architektoniczny - otwarty na niekonwencjonalne pomysły (np. tunel), · położenie przy Wawelu daje szanse na bycie reprezentacyjną ulicą miasta, · sytuacja transportowa poprawi się, jeśli zwiększy się kontrola respektowania oznakowania, · zmiana organizacji ruchu na ruch jednokierunkowy, ale ze zmienioną organizacją ruchu na ul. Poselskiej, · odpowiednio zaplanowana pozwoli zdjąć ruch rowerowych z Plant, · likwidacja chodników - budowa jednoprzestrzenna, · zmienić należy lokalizację parkingu autokarów, · dokładne zbadanie potoków ruchu, daje szansę na dobre decyzje transportowe dla tej ulicy, · utrzymanie ruchu dla mieszkańców, · rozwiązania kompromisowe a nie restrykcyjne, · promocja ruchu rowerowego to mniej aut. 	<ul style="list-style-type: none"> · wykluczenie motoryzacyjne mieszkańców, · dalsze wadliwe kontrolowanie ograniczeń w ruchu, · zwiększona emisja zanieczyszczeń, w przypadku ograniczeń dla zmotoryzowanych mieszkańców, · utrwalenie złych wzorców - np. pozostawienie elementów po zlikwidowanej ścieżce rowerowej. · zbyt tanie opłaty za parkowanie dla przyjezdnych.
Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> · lokalizacja w centrum, · bliskość parkingów, · połączenie z ważnymi ulicami. 	<ul style="list-style-type: none"> · różna nawierzchnia, · zniszczona nawierzchnia, · zbyt dużo betonu a zbyt mało zieleni, co czyni okolice wyspą ciepła, · oznakowanie strefy zamieszkania, nie jest czytelne, · wąski chodnik od strony Wawelu, · zmiany w ruchu wprowadzane bez konsultacji z mieszkańcami.

Ilustracja obrazująca wypracowane rozwiązania

Mapa obrazująca sugerowane brakujące elementy małej architektury i elementy poprawiające funkcje przestrzeni publicznej, jakie zdaniem uczestników warsztatów powinny zostać wzięte pod uwagę, ale i znaleźć się w wyniku działań mających na celu zagospodarowanie przestrzeni ul. Podzamcze.

Zbiorcza mapa z pracy w grupach:



Spotkanie podsumowujące

W dniu 17 listopada 2022 roku odbyło się spotkanie podsumowujące, w którym wzięli udział uczestnicy konsultacji, osoby pracujące w grupach roboczych. Spotkanie poświęcone było zaprezentowaniu podsumowania z wypracowanych w 3 grupach roboczych postulatów w zakresie zagospodarowania ul. Podzamcze.

Uczestnicy zauważyli, że podobnie jak ten proces, działania konsultacyjne są wskazane by je prowadzić w porozumieniu z mieszkańcami, szczególnie z mieszkańcami z najbliższego otoczenia planowanych zmian. Ulice w centrum Krakowa poza dużą liczbą różnych interesariuszy przybywających w te miejsca każdego

dnia, mają tam też swoich stałych lokatorów, którzy chętnie biorą udział w procesach dialogu na temat ich bliskiego sąsiedztwa.

Podsumowując, uczestnicy dziękowali za włączenie do procesu konsultacyjnego, cieszyli się i doceniali współpracę z miastem jaka miała miejsce w przypadku ul. Podzamcze.

Ze strony mieszkańców, poza działaniami w ramach przewidzianych form konsultacji przekazane zostały też postulaty za pośrednictwem korespondencji bezpośrednio skierowanej do Zarządu Transportu Publicznego. Opcja taka była umożliwiona osobom, które nie mogły wziąć udziału w ostatnim etapie jakim było spotkanie podsumowujące. Po spotkaniu podsumowującym, do zamawiającego wpłynęły dwa odrębne stanowiska.

Jeden z uczestników po zakończeniu spotkań przesłał do organizatora konsultacji e-mail, ze zdaniem odrębnym, w którym z punktu widzenia mieszkańca innej części miasta zwrócił uwagę na:

- konieczność maksymalnego ograniczenia ruchu na ul. Podzamcze, tak by ulica stała się deptakiem, a przestrzeń placu Ojca Adama Studzińskiego, ul. Św. Idziego i Grodzka aż do skrzyżowania Stradomska/Bernardyńska/Św. Gertrudy powinna stanowić duży zielony plac miejski z dużymi drzewami i małą retencją,
- możliwość doboru takich rozwiązań technicznych, by fizycznie uniemożliwić przejazd osobom spoza wybranego, ograniczonego katalogu użytkowników,
- konieczność silniejszej promocji i wymuszanie korzystania z komunikacji publicznej w centrum.

Kolejny z uczestników przesłał w podobnej formie swoje stanowisko, w którym również zgłosił zdanie odrębne sprzeciwiając się koncepcji wspólnej jezdni - przestrzeni dla aut, pieszych i samochodów na ul. Podzamcze. Zgłosił postulat wprowadzenia pasa dostosowanego do prędkości jaką chcemy uzyskać, a także poprowadzenie ruchu pieszego i rowerowego za pasem zieleni, lub oddzielonego w jakiś inny sposób od ruchu dla samochodów i wzajemnie. Jako wzorcowe wskazał rozwiązanie z ul. Bernardyńskiej.

8. Plan na dalsze prace nad zagospodarowaniem ulicy Podzamcze

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie prześle kopię raportu do zarządcy drogi, organizatora ruchu oraz Straży Miejskiej - celem wykorzystania podczas bieżącego wykonywania obowiązków w rejonie tej ulicy.

Ponadto w przypadku podjęcia decyzji o przystąpieniu do prac koncepcyjnych lub projektowych niniejszy raport zostanie wykorzystany jako jedno ze wskazań dla projektanta odnośnie do tego, w jaki sposób powinien myśleć o postawionym przed nim zadaniem. Wyniki konsultacji obok uzgodnień branżowych i z instytucjami będą wytycznymi do powstania koncepcji, dokumentacji projektowej lub pracy konkursowej.