



Raport końcowy z konsultacji społecznych

Wielowariantowa koncepcja
budowy linii tramwajowej Nowy
Kleparz – Plac Inwalidów

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.....	4
4. Konsultacje społeczne.....	4
4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych.....	4
4.2. Spotkanie z mieszkańcami	4
4.3. Telefoniczny dyżur ekspercki	9
4.4. Formularz konsultacyjny	11
5. Podsumowanie	17

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych dla zadania pn.:

„Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej Nowy Kleparz – Plac Inwalidów”.

Przedmiotowe konsultacje dotyczyły opracowanych wielowariantowych, koncepcyjnych rozwiązań dla linii tramwajowej w ciągu Alej Trzech Wieszców na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkańców na temat:

- zasadności realizacji linii tramwajowej w ciągu Alej Trzech Wieszców na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów,
- przedstawionych rozwiązań koncepcyjnych dla linii tramwajowej w ciągu Alej Trzech Wieszców na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów,
- najkorzystniejszego wariantu budowy linii tramwajowej w ciągu Alej Trzech Wieszców na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

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/49/GK/4/2021 z dnia 30 kwietnia 2021 roku na opracowanie pn. „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej Nowy Kleparz – Plac Inwalidów” 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 październiku 2021 roku.

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.,
- Ustalenia z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- Obowiązujące przepisy techniczno-budowlane, wytyczne oraz uzgodnienia.

4. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie **od 18 listopada do 9 grudnia 2022 roku**.

Formy w jakich zostały przeprowadzone konsultacje społeczne:

- telefoniczne dyżury eksperckie,
- spotkanie z mieszkańcami,
- formularze konsultacyjne.

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 **1 grudnia 2022 roku w godz. 17:30 - 19:30** w XX Liceum Ogólnokształcącym, ul. Szlak 5 w Krakowie.

W spotkaniu, które odbyło się w ramach konsultacji społecznych udział wzięli:

- Moderatorka spotkania - Pani dr hab. Marta Smagacz-Poziemska - Prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego,
- Przedstawicielka Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa – Pani Ewa Bielas – Zastępca Dyrektora Wydziału,
- 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 Marcin Koszera - 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 wspólnie z przedstawicielami Urzędu Miasta Krakowa udzielał odpowiedzi na zadawane pytania. W trakcie konsultacji wielokrotnie podkreślany był wstępny charakter przedstawionych rozwiązań na poziomie koncepcyjnym.

W spotkaniu wzięło udział ponad 100 mieszkańców Miasta Krakowa. W poniższej tabeli zamieszczono główne pytania oraz opinie uczestników spotkania:

	Pytania lub opinia mieszkańców	Odpowiedź
1	Jak kamienice wytrzymają kolejne wstrząsy?	Jeżeli chodzi o samą budowę linii tramwajowej to na obecnym etapie prac koncepcyjnych nie jest się w stanie określić jaki będzie hałas podczas realizacji inwestycji. Zadaniem Wykonawcy realizującego ewentualną budowę przedmiotowej inwestycji będzie zadbanie o to, by przy wykonywaniu prac zastosować odpowiednie technologie redukujące powstawanie hałasu. Rozwiązania techniczne wskazane w koncepcji ograniczają w dosyć istotnym stopniu hałas poprzez zaprojektowanie odpowiedniej infrastruktury torowej oraz drogowej. Należy wskazać, że nie jest to inwestycja, która nie będzie powodować hałasu. Trzeba podkreślić, że jest to etap koncepcji, a nie budowy. Na etapie budowy wykonawca wykorzysta odpowiednie technologie, które zminimalizują powstawanie hałasu oraz drgań.
2	Jaki będzie stopień ingerencji w zieleń w poszczególnych wariantach?	Każdy z wariantów będzie ingerował w zieleń w mniejszym lub większym stopniu. Szacunkowo będzie to kilkaset drzew do wycięcia dla każdego wariantu. Najmniej ingerującym w zieleń jest wariant 4 oraz warianty 6 i 7. Szczególnie będą ingerowały w zieleń warianty z przebiegiem tramwaju w pasie zieleni.
3	Kto był inicjatorem pomysłu? Ile wydano pieniędzy na przedstawioną koncepcję?	Inicjatorem pomysłu wykonania koncepcji budowy linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów była Gmina Miejska Kraków. Wykonawca został wybrany w ramach przetargu nieograniczonego. Na koncepcję przeznaczono w przybliżeniu 1 040 000 zł brutto. Jak do tej pory, Wykonawca zadania jest w fazie opracowywania pierwszej części koncepcji. Dotychczas wykonane opracowanie jest warte jedynie część z podanej wyżej kwoty.
4	Jakie będzie przybliżony czas budowy poszczególnych wariantów?	Obecnie jesteśmy na etapie koncepcji. Wykonawca nie jest w stanie na tym etapie prac opracować harmonogramu robót budowlanych. Jeżeli zostanie podjęta decyzja o realizacji przedmiotowej inwestycji, w projekcie budowlanym i wykonawczym pojawi się dokładny harmonogram realizacji inwestycji.
5	Co będzie z ruchem samochodowym od ul. 29 Listopada do Alei Mickiewicza? Czemu wykonane analizy ruchu wykazały, że na Alejach spadnie ruch samochodowy?	Przedmiotowa koncepcja była wykonywana przy założeniu powstania nowych elementów sieci komunikacyjnej. Analizy ruchu uwzględniały dokończenie budowy czwartej obwodnicy Krakowa, jak również uwzględniały powstanie trzeciej obwodnicy Krakowa. Bez powstania trzeciej obwodnicy Miasta nie da się wprowadzić ograniczeń dla ruchu samochodowego na Alejach. W założeniach koncepcji redukujemy ruch na Alejach, ale ten ruch

		przeniesie się chociażby na trzecią obwodnicę Krakowa. Aleje Trzech Wieszczów nie będą do obsługi ruchu tranzytowego.
6	Po co Państwo chcą budować tramwaj na Alejach Trzech Wieszczów skoro jeździ na tej trasie dużo autobusów?	Jesteśmy tutaj po to, aby poznać Państwa opinie na temat potrzeby budowy linii tramwajowej w Alejach Trzech Wieszczów. Jako Gmina widzimy sens realizacji tej inwestycji z punktu widzenia niezawodności sieci tramwajowej. W przypadku awarii składów tramwajowych, realizacja tej inwestycji umożliwi objazd tramwajów, których nie będzie trzeba prowadzić przez ul. Karmelicką. Dodatkowo, przedmiotowa linia tramwajowa będzie mogła stanowić alternatywę dla ruchu tramwajowego w ul. Długiej.
7	Czy nie lepiej, aby miasto zrobiło analizę prowadzenia linii tramwajowej na innym odcinku na obszarze miasta, na przykład na ul. Stella Sawickiego? Przydałby się nowy model ruchu, ponieważ aktualny jest z 2013 roku.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
8	Rada Dzielnicy negatywnie zaopiniowała 11 wariantów – czy jest to brane pod uwagę?	Bierzemy pod uwagę Uchwałę Rady Dzielnicy V, która do nas spłynęła, mamy ją na względzie. Jednak mimo wszystko byliśmy zobowiązani do tego, aby wraz z Wykonawcą koncepcji przedstawić Państwu wypracowane rozwiązania koncepcyjne i poznać Państwa opinie do opracowanych wariantów.
9	Czy rozwiązania były konsultowane z konserwatorem?	Rozwiązania, które zostały zaprojektowane przez Wykonawcę zostały przekazane do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz do Miejskiego Konserwatora Zabytków, celem zaopiniowania. Warianty tunelowe zostały zaopiniowane negatywnie. Miejski Konserwator Zabytków zarekomendował do dalszej analizy warianty, które najmniej ingerują w tereny zielone czyli wariant 4, 6 oraz 7.
10	Czy wzięto pod uwagę wpływ budowy linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszczów na zdrowie mieszkańców? Obecnie nie można otworzyć okna wychodzącego na stronę Alei Trzech Wieszczów ze względu na hałas i zanieczyszczone powietrze. Ciężko jest sobie wyobrazić, że jakakolwiek linia tramwajowa będzie przechodzić tuż pod samymi oknami mieszkańców.	Pozostawienie układu komunikacyjnego na Alejach Trzech Wieszczów w obecnym stanie spowoduje, że problem dużego hałasu i zanieczyszczonego powietrza od spalin samochodów pozostanie bez zmian. Ograniczenie ruchu pojazdów samochodowych oraz dodanie alternatywy w postaci budowy linii tramwajowej może poprawić poziom czystości i jakości powietrza.
11	Dlaczego formularz konsultacyjny został przygotowany w sposób tendencyjny? Dlaczego pytanie o zasadność budowy linii tramwajowej	W formularzu zostały przedstawione zaprojektowane warianty, jak również umieszczone zostały pytania odnośnie zasadności realizacji budowy przedmiotowej linii tramwajowej. To jaka jest kolejność pytań nie jest

	w ciągu Alej Trzech Wieszców na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów jest dopiero na piątej pozycji?	istotne, ponieważ wszystkie pytania i odpowiedzi będą brane pod uwagę.
12	Dlaczego miasto się nie przygotowało i nie wydrukowało na spotkanie formularzy konsultacyjnych dla wszystkich osób, które wzięły udział w spotkaniu?	Miasto nie mogło przewidzieć ile osób zjawi się na spotkaniu konsultacyjnym. Rolą Miasta było opublikowanie formularza na stronach internetowych skąd mieszkańcy mogą go pobrać i wypełnić.
13	Budżet Miasta Krakowa uchwalają Radni Miasta Krakowa. W związku z tym to oni zagłosowali za tą inwestycją. Dlaczego na dzisiejszym spotkaniu nie ma Radnych?	Uwaga przyjęta do wiadomości.
14	Na takich konsultacjach powinni być przedstawiciele ZTP, ZDMK, wszystkich niezbędnych jednostek.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
15	W przypadku realizacji inwestycji należy zadbać o zieleni, należy zapewnić miejsca postojowe. Tych miejsc postojowych dla mieszkańców jest za mało.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
16	Warianty tunelowe są bardzo kosztowne i spowodują szkody dla zieleni i budynków. Należy pamiętać o starych, zabytkowych murach zlokalizowanych pod ziemią od Nowego Kleparza do budynku Herbowa. Dodatkowo trzeba pamiętać, że budowa tuneli może spowodować zalewanie piwnic. Przedstawione warianty naziemne w dużym stopniu ingerują w zieleni. Powinno się budować linie tramwajowe w rejonach gdzie się miasto rozrasta, a nie w centrum miasta. Autobusy elektryczne jeżdżą bardzo często na Alejach Trzech Wieszców i nie ma potrzeby budowania tam linii tramwajowej.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
17	Dobrym rozwiązaniem jest rozwiązanie jakie zostało wdrożone na ul. Dietla, tj. zredukowanie liczby pasów ruchu dla samochodów oraz przeznaczenie po jednym pasie ruchu w każdym kierunku na miejsca postojowe. Jeżeli na Alejach Trzech Wieszców nastąpi redukcja do jednego pasa ruchu dla samochodów to zmniejszy się na nich ruch, bo ludzie	Uwaga przyjęta do wiadomości.

	będą wybierali alternatywne trasy do podróży samochodem.	
18	Dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie autobusów elektrycznych w ciągu Alei Trzech Wieszców aż do Mostu Dębnickiego.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
19	Radni dzielnicowi powinni bardziej zainteresować się tematem budowy linii tramwajowej na Alejach Trzech Wieszców i rozdać mieszkańcom formularze konsultacyjne do wypełnienia.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
20	Bardzo dużym problemem jest ruch napływowych samochodów na Alejach Trzech Wieszców. Dobrym pomysłem byłoby zamknięcie Alei Trzech Wieszców dla ruchu samochodowego. Dodatkowo, miasto powinno inwestować w parkingi P+R dla osób przyjeżdżających spoza Krakowa lub jego obrzeży. Budowa ścieżek dla rowerzystów przy samym chodniku nie jest dobrym rozwiązaniem. Wprowadzenie tramwajów i autobusów na Alejach Trzech Wieszców jest dobrym rozwiązaniem, ale nie na tak krótkim odcinku. Tramwaj powinien zostać poprowadzony aż do Ronda Matecznego.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
21	Wojewódzka Konserwator Zabytków - Pani Monika Bogdanowska była przeciwko budowie linii tramwajowej w tunelu oraz w pasie zieleni w ciągu Alei Trzech Wieszców.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
22	Budowa linii tramwajowej na Alejach Trzech Wieszców nie rozwiąże problemu dużego natężenia ruchu. Problemem jest zbyt mała liczba miejsc parkingowych dla mieszkańców. Miejsca postojowe powinny być dostępne tylko dla mieszkańców budynków zlokalizowanych wzdłuż Alej. Drogi rowerowe powinny być tak projektowane, aby się nie urywały i aby można było kontynuować jazdę.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Każda inwestycja ma ograniczony zakres terenowy. Wykonawca projektując trasy rowerowe w ciągu Alei Trzech Wieszców musiał je gdzieś zakończyć. Nie znaczy to, że zaprojektowane trasy rowerowe nie mają szans kontynuacji w przyszłości. Jednak nie są one przedmiotem tej koncepcji.
23	Ruch kołowy na Alejach Trzech Wieszców należy ograniczyć, należy odsunąć go od budynków. Należy	Uwaga przyjęta do wiadomości.

	puścić środkiem Alei Trzech Wieszców tramwaj, ograniczyć liczbę autobusów i posadzić nową zielen. Dodatkowo należy zaprojektować szerokie chodniki i zrezygnować z dwóch pasów ruchu dla samochodów w każdym kierunku. Należy jeden pas ruchu przeznaczyć dla samochodów i jeden pas ruchu przeznaczyć na miejsca postojowe.	
24	Jakie będą dalsze losy inwestycji po przeprowadzonych konsultacjach społecznych?	Jeżeli większość głosów będzie przeciwko to Miasto zrezygnuje z dalszych prac nad koncepcją budowy linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszców na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.
25	Rozwiązaniem może być przeznaczenie jednego pasa ruchu dla samochodów, jednego pasa ruchu dla autobusów, jeden pas przeznaczyć na miejsca postojowe tak jak zrobiono to na ul. Dietla. Taki projekt można zgłosić do Rady Dzielnicy, a następnie do Urzędu Miasta.	Uwaga przyjęta do wiadomości.

Podczas spotkania zorganizowano głosowanie na prośbę mieszkańców. W głosowaniu wzięło udział 93 osoby. 84 osoby opowiedziały się „przeciwko” natomiast 6 osób opowiedziało się „za” budową linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszców na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów. 3 osoby wstrzymały się od głosowania. Głosowanie zostało przeprowadzone przez Moderatorkę spotkania oraz przez Pana Marcina Gregę – Radnego Dzielnicy V Krowodrza. Głosowanie zostało zaprotokołowane i podpisane przez Pana Marcina Gregę. Skan podpisanego protokołu z głosowania stanowi załącznik do przedmiotowego raportu z konsultacji społecznych.

Całe spotkanie zostało zarejestrowane za pomocą kamery.

4.3. Telefoniczny dyżur ekspercki

Telefoniczne dyżury ekspertów odbyły się w terminach:

- termin I: 22 listopada 2022 r. od 10.00 do 11.00,
- termin II: 5 grudnia 2022 r. od 16.00 do 17.00,

pod numerami telefonów:

- SWECO Polska Sp. z o.o.: +48 607 962 010,
- Urząd Miasta Kraków: +48 12 616 89 24.

Podczas trwania pierwszego dyżuru telefonicznego do SWECO Polska Sp. z o.o. odnotowano 0 telefonów, natomiast w drugim terminie zadzwoniły 3 osoby.

W czasie dyżuru telefonicznego do pracownika firmy SWECO Polska Sp. z o.o. dzwoniły osoby pozytywnie bądź umiarkowanie pozytywnie nastawione do inwestycji budowy linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech

Wieszczów. Interesował ich głównie czas realizacji inwestycji. Dopytywały również o możliwość przedłużenia linii tramwajowej w kierunku południowym.

Dzwoniący nr 1 poinformował, iż należy wydłużyć warianty tunelowe oraz zlokalizować przystanek tramwajowy przy ul. Mazowieckiej. Dodatkowo, telefonujący postulował za tym, aby podczas drugiego etapu konsultacji wypowiadały się jedynie osoby, które mają merytoryczne pytania lub propozycje do przedmiotowej koncepcji. Dzwoniący zaproponował również budowę tuneli w technologii mrożenia gruntu. Drugi telefonujący poinformował, że jest przeciwnikiem wariantów tunelowych. Optował za wariantem W2.P1 czyli za wariantem przebiegu pasa autobusowo-tramwajowego w północnej jezdni Alei Trzech Wieszczów (oba tory w jezdni północnej, przeniesienie ruchu samochodowego na jezdnię południową) wraz z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych. Dodatkowo dzwoniący postulował o nasadzenie drzew pomiędzy chodnikami a linią tramwajową.

Dzwoniący nr 3 poinformował, że jest przeciwnikiem wariantów tunelowych oraz że optuje za wariantem W2.P1 czyli za wariantem przebiegu pasa autobusowo-tramwajowego w północnej jezdni Alei Trzech Wieszczów (oba tory w jezdni północnej, przeniesienie ruchu samochodowego na jezdnię południową) wraz z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych. Dodatkowo, telefonujący zaproponował, aby na kolejnym etapie konsultacji jasno wskazać kiedy inwestycja będzie budowana oraz jakie założenia przyjęto do jej realizacji.

Dodatkowo, poza wyznaczonymi godzinami dyżuru telefonicznego, do SWECO Polska Sp. z o.o. odnotowano jeden telefon. Dzwoniący poinformował, że jest przeciwnikiem budowy przedmiotowej inwestycji. Prosił również o uszczegółowienie swoich wątpliwości w zakresie wariantów tunelowych i planowanego przekroju Alei dla ruchu samochodowego. Pracownik firmy SWECO Polska Sp. z o.o. udzielił informacji telefonującemu.

W terminie pierwszym do Urzędu Miasta Krakowa odnotowano 0 telefonów, natomiast w terminie drugim 2 telefony.

Podczas pierwszego połączenia telefonicznego rozmówca zapytał, w którym wariantcie koncepcji linii tramwajowej jest najmniejsza ingerencja w zieleń. Pracownik Urzędu Miasta Krakowa udzielił informacji, że najmniejsza ingerencja w zieleń jest w wariantcie W4 oraz W6. Telefonujący zapytał o opinię konserwatora zabytków do przedstawionych w koncepcji wariantów. Udzielono odpowiedzi, że miejski konserwator zabytków zarekomendował do dalszej analizy warianty: W4, W6 i W7. Wojewódzki konserwator sprzeciwiał się głównie wariantom tunelowym. Rozmówca poinformował, że należy przekształcić Aleje Trzech Wieszczów, ponieważ nie mogą one zostać w takim kształcie w jakim są obecnie, ze względu na zbyt duży ruch samochodowy oraz ze względu na to, że Aleje powinny spełniać zupełnie inną funkcję niż dotychczas. Rozmówca podkreślił, że ważne jest, aby przy przekształcaniu Alei w jak najmniejszym stopniu ucierpiały drzewa. Dodatkowo, telefonujący poinformował, że najlepszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii tramwajowej na dłuższym odcinku niż jedynie na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów. Linia tramwajowa powinna zostać poprowadzona dalej na południe.

Drugi telefonujący poinformował, że Alejami Trzech Wieszczów dojeżdża do pracy. Według rozmówcy pomysł linii tramwajowej na Alejach jest słuszny.

Poza wyznaczonymi dyżurami telefonicznymi do Urzędu Miasta Krakowa odnotowano jeszcze 5 telefonów. Dzwonili mieszkańcy budynków zlokalizowanych przy Alejach Trzech Wieszczów. Wszystkie 5 osób były przeciwne budowie linii tramwajowej w Alejach z powodu hałasu i wstrząsów, do których zwiększenia, w opinii mieszkańców, może przyczynić się powstanie linii tramwajowej na Alejach. Telefonujący wypowiadali się negatywnie na temat tego jak wyglądają obecnie Aleje. Ich zdaniem trzeba wprowadzić

zmiany na analizowanym obszarze w obrębie systemu transportowego. Jedna osoba postulowała za tym, aby zamknąć wjazd na Aleje, tak aby mogli się po nich poruszać tylko mieszkańcy budynków zlokalizowanych przy Alejach. Dodatkowo, jedna osoba postulowała za budową estakady nad Alejami Trzech Wieszczów.

4.4. Formularz konsultacyjny

Poza drogą telefoniczną oraz spotkaniem, zasadniczą formą zgłaszania uwag był również formularz konsultacyjny, który należało dostarczyć lub przesłać 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)

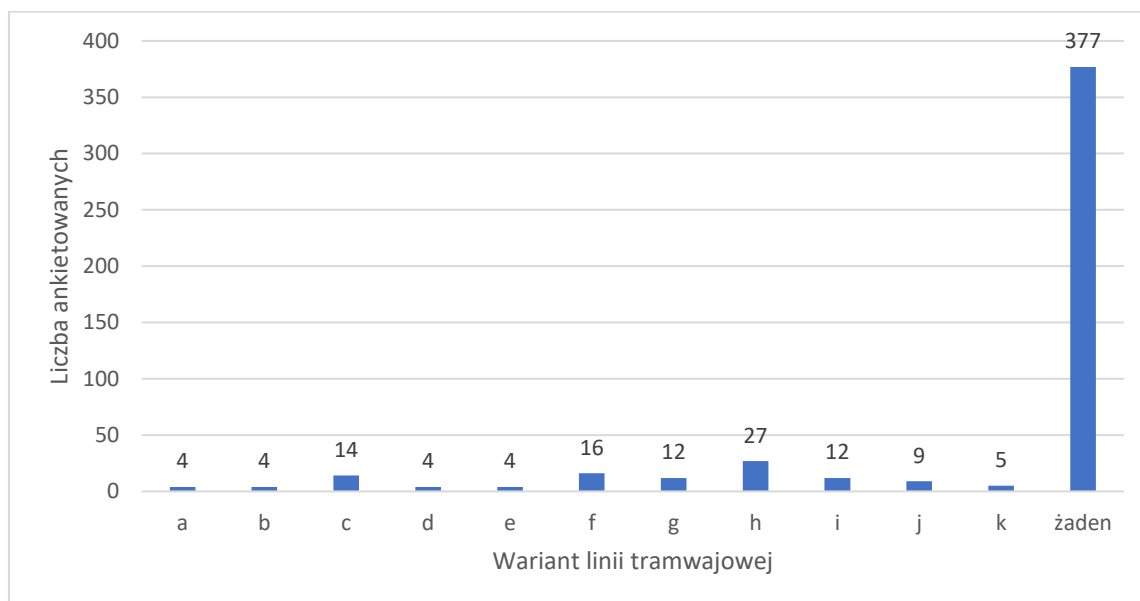
w nieprzekraczalnym terminie do 9 grudnia 2022 roku.

W terminie od 18 listopada do 9 grudnia 2022 roku łącznie przesłano do Urzędu Miasta Krakowa 470 formularzy.

Poniżej zestawiono w tabelach oraz na wykresach ilościowe wyniki odpowiedzi na poszczególne pytania zawarte w formularzu:

1. Który wariant przebiegu linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów jest wg Pana/Pani najkorzystniejszy?	
a. W1.P1 - wariant przebiegu pasa autobusowo-tramwajowego w pasie zieleni Alei Trzech Wieszczów wraz z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych	4
b. W1.P2 - wariant przebiegu linii tramwajowej w pasie zieleni Alei Trzech Wieszczów (zielone torowisko) wraz z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych	4
c. W2.P1 - wariant przebiegu pasa autobusowo-tramwajowego w północnej jezdni Alei Trzech Wieszczów (oba tory w jezdni północnej, przeniesienie ruchu samochodowego na jezdnię południową) wraz z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych	14
d. W2.P2 - wariant przebiegu pasa autobusowo-tramwajowego w północnej i południowej jezdni Alei Trzech Wieszczów (po jednym pasie autobusowo-tramwajowym w każdej jezdni) wraz z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych	4
e. W2.P3 - wariant przebiegu linii tramwajowej w północnej części Alei Trzech Wieszczów (przeniesienie ruchu samochodowego na jezdnię południową) wraz z poprowadzeniem jednostronnej dwukierunkowej ścieżki rowerowej	4
f. W3.P1 - wariant przebiegu linii tramwajowej w tunelu z rampami tunelowymi w pasie zieleni Alei Trzech Wieszczów z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych (należy wybrać podwariant):	16
A. wariant z 2 jezdniami po dwa pasy ruchu, dla ruchu kołowego,	15
B. wariant z 2 jezdniami po trzy pasy ruchu, dla ruchu kołowego	1

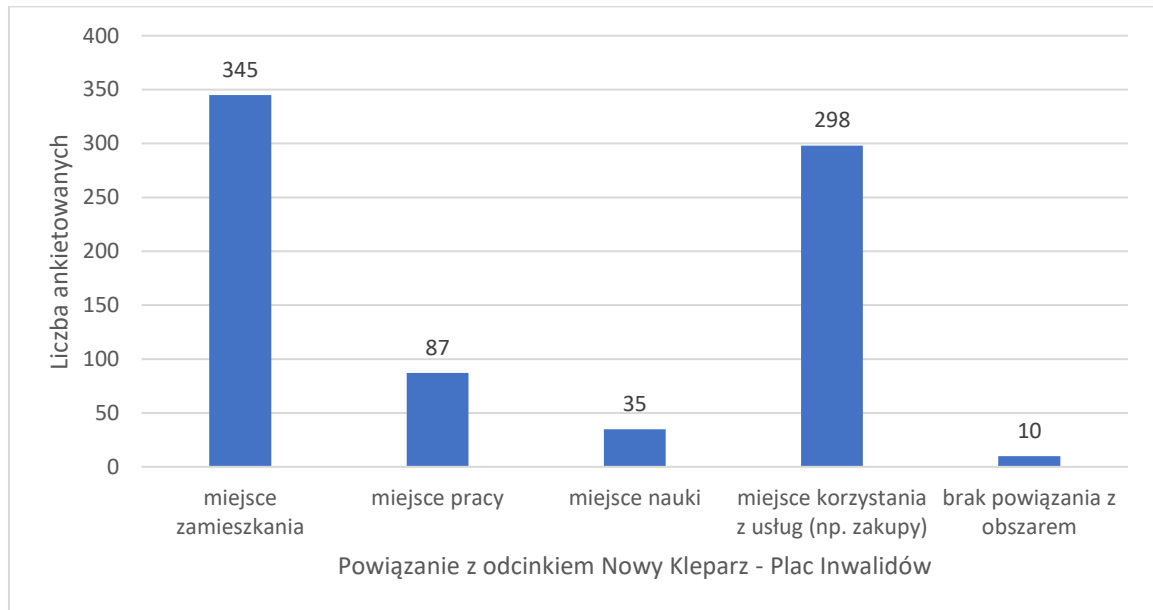
g. W3.P3 – wariant przebiegu linii tramwajowej w tunelu pod północną jezdnią Alei Trzech Wieszczów z rampami tunelowymi w ulicach: Karmelickiej, Królewskiej, Długiej i Kamiennej z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych (należy wybrać podwariant):	12
A. wariant z 2 jezdniami po dwa pasy ruchu, dla ruchu kołowego,	3
B. wariant z 2 jezdniami po trzy pasy ruchu, dla ruchu kołowego	9
h. W4 - wariant przebiegu pasa autobusowo-tramwajowego w północnej i południowej jezdni Alei Trzech Wieszczów (po jednym pasie autobusowo-tramwajowym w każdej jezdni) wraz z poprowadzeniem obustronnych jednokierunkowych ścieżek rowerowych i brakiem ingerencji w pas zieleni	27
i. W5 - wariant przebiegu linii tramwajowej w tunelu pod pasem zieleni z rampami tunelowymi w ulicach: Karmelickiej, Królewskiej, Długiej i Kamiennej z poprowadzeniem obustronnych dwukierunkowych ścieżek rowerowych	12
j. W6 - wariant przebiegu linii tramwajowej w pasie zieleni Alei Trzech Wieszczów (zielone torowisko) bez ścieżek rowerowych	9
k. W7 - wariant przebiegu linii tramwajowej w pasie zieleni Alei Trzech Wieszczów (zielone torowisko) bez ścieżek rowerowych wraz z budową tunelu samochodowego pod Alejami Trzech Wieszczów na odcinku od skrzyżowania z ul. Śląską do skrzyżowania z ul. Kamienną	5
l. Żaden z powyższych	377



Wykres 1: Wybór przez ankietowanych najkorzystniejszego wariantu przebiegu linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

Zdecydowana większość, bo aż 377 ankietowanych nie wybrała żadnego wariantu przebiegu linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów. Ankietowani, którzy wskazali w formularzu wariant przebiegu linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów najczęściej wybierali warianty: W4, W3.P1 oraz W2.P1. Najrzadziej wybieranymi wariantami okazały się warianty: W1.P1, W1.P2, W2.P2 oraz W2.P3.

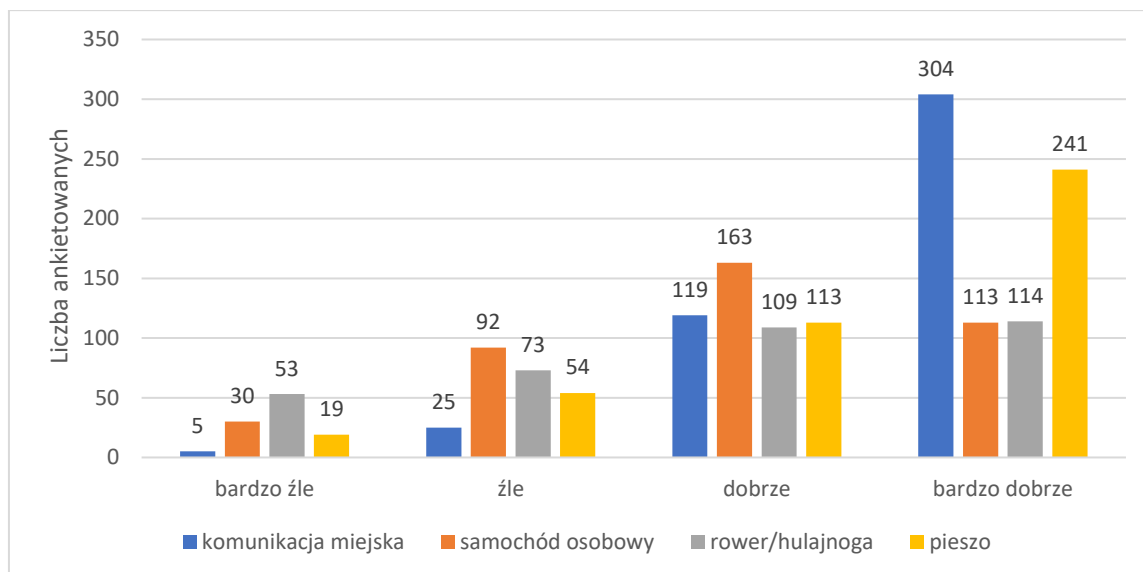
2. W jaki sposób Pani/Pana życie codzienne jest powiązane z odcinkiem Nowy Kleparz – Plac Inwalidów?	
a. miejsce zamieszkania	345
b. miejsce pracy	87
c. miejsce nauki	35
d. miejsce korzystania z usług (np. zakupy)	298
e. brak powiązań z obszarem	10



Wykres 2: Powiązanie życia codziennego ankietowanych z odcinkiem Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

Najczęściej wybieraną odpowiedzią na pytanie o powiązanie życia codziennego z odcinkiem Nowy Kleparz – Plac Inwalidów było „miejsce zamieszkania”. Taką odpowiedź wskazało aż 345 osób. Można wywnioskować z tego, że najwięcej, bo aż 73,40% osób, które wypełniły formularz konsultacyjny to mieszkańcy budynków zlokalizowanych przy Alejach Trzech Wieszczów. 298 ankietowanych wskazało, że Aleje są dla nich miejscem korzystania z usług. Tylko 10 ankietowanych zaznaczyło odpowiedź „brak powiązania z obszarem”.

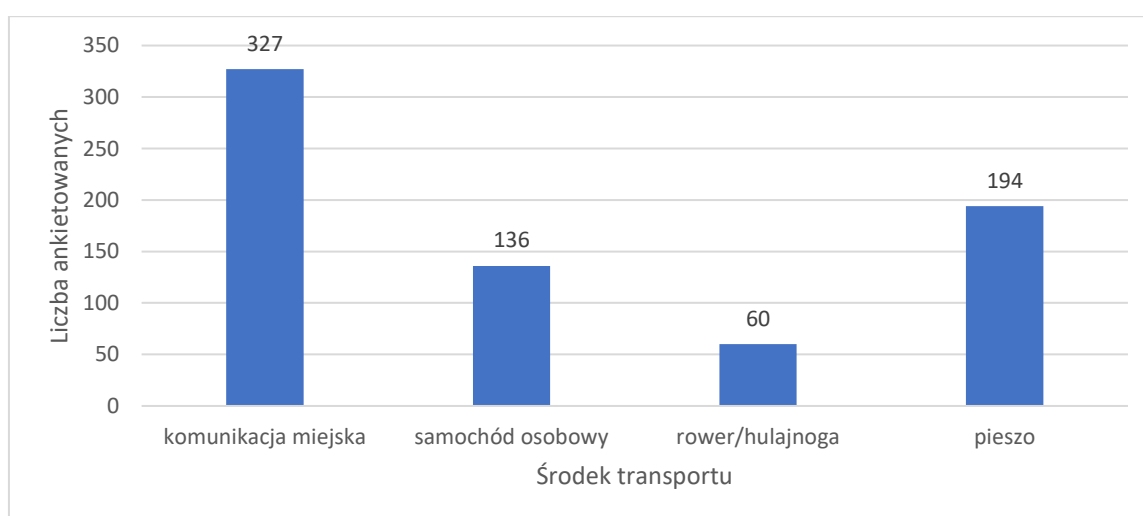
	3. Jak ocenia Pani/Pan aktualne połączenia komunikacyjne odcinka Nowy Kleparz – Plac Inwalidów:			
	komunikacją miejską	komunikacją samochodową	rowerowe	piesze
a. bardzo źle	5	30	53	19
b. źle	25	92	73	54
c. dobrze	119	163	109	113
d. bardzo dobrze	304	113	114	241



Wykres 3: Ocena przez ankietowanych aktualnego połączenia komunikacyjnego na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

Z wykresu powyżej można wywnioskować, że ankietowani ocenili połączenie komunikacyjne odcinka Nowy Kleparz – Plac Inwalidów przeważnie jako dobre lub bardzo dobre. Najlepiej oceniona została komunikacja miejska oraz połączenie piesze.

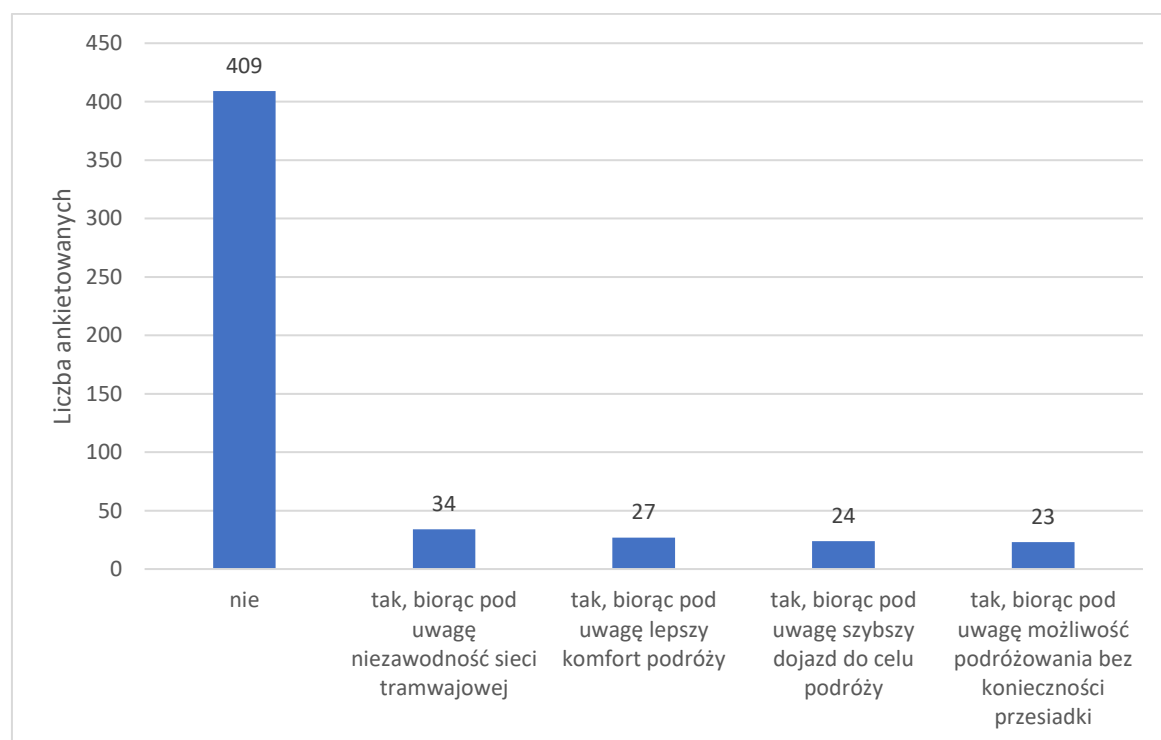
4. Którym środkiem transportu porusza się Pani/Pan najczęściej?	
a. komunikacją miejską	327
b. samochodem osobowym	136
c. rowerem/hulajnogą	60
d. pieszo	194



Wykres 4: Wybór przez ankietowanych środka transportu, którym ankietowani poruszają się najczęściej.

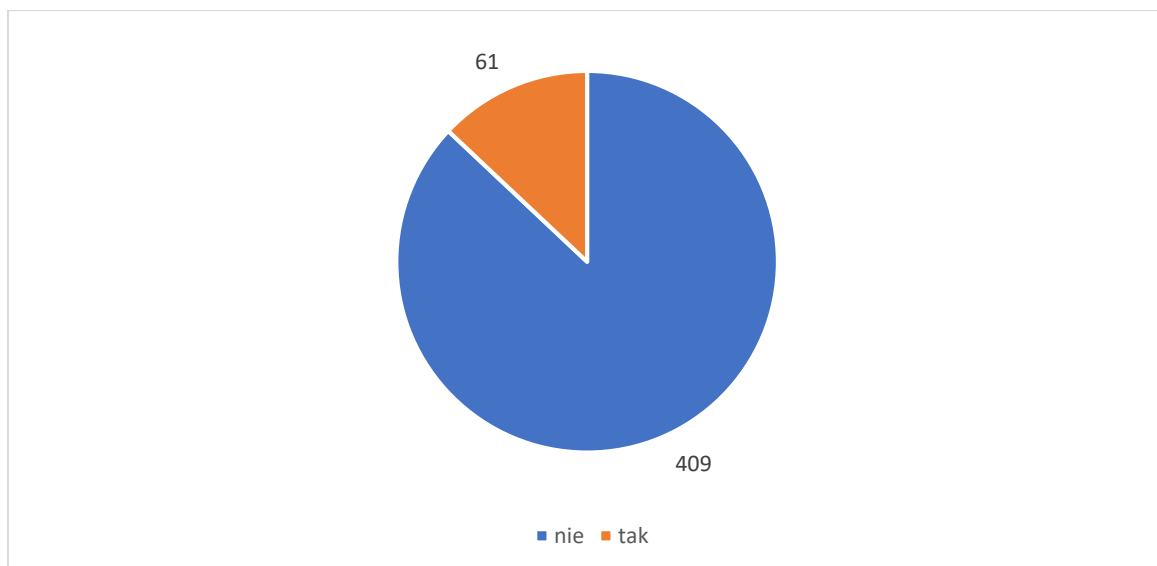
Z wykresu zamieszczonego powyżej wynika, że najwięcej ankietowanych wybiera do realizowania swoich podróży komunikację miejską. Najmniej osób, które wzięły udział w ankiecie korzysta z roweru bądź hulajni.

5. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację inwestycji budowy linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów?	
a. nie	409
b. tak, biorąc pod uwagę niezawodność sieci tramwajowej	34
c. tak, biorąc pod uwagę lepszy komfort podróży	27
d. tak, biorąc pod uwagę szybszy dojazd do celu podróży	24
e. tak, biorąc pod uwagę możliwość podróżowania bez konieczności przesiadki	23



Wykres 5: Zasadność realizacji inwestycji budowy linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów wg ankietowanych.

Zdecydowana większość ankietowanych opowiedziała się przeciwko realizacji inwestycji budowy linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów. W przypadku odpowiedzi na „tak” najwięcej osób uważa, że linia tramwajowa na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów przyczyni się do poprawy niezawodności sieci tramwajowej. Ponieważ niektórzy z ankietowanych zaznaczali po kilka odpowiedzi „tak”, poniżej przedstawiono wykres ilustrujący liczbę ankietowanych głosujących za i przeciw realizacji inwestycji budowy linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

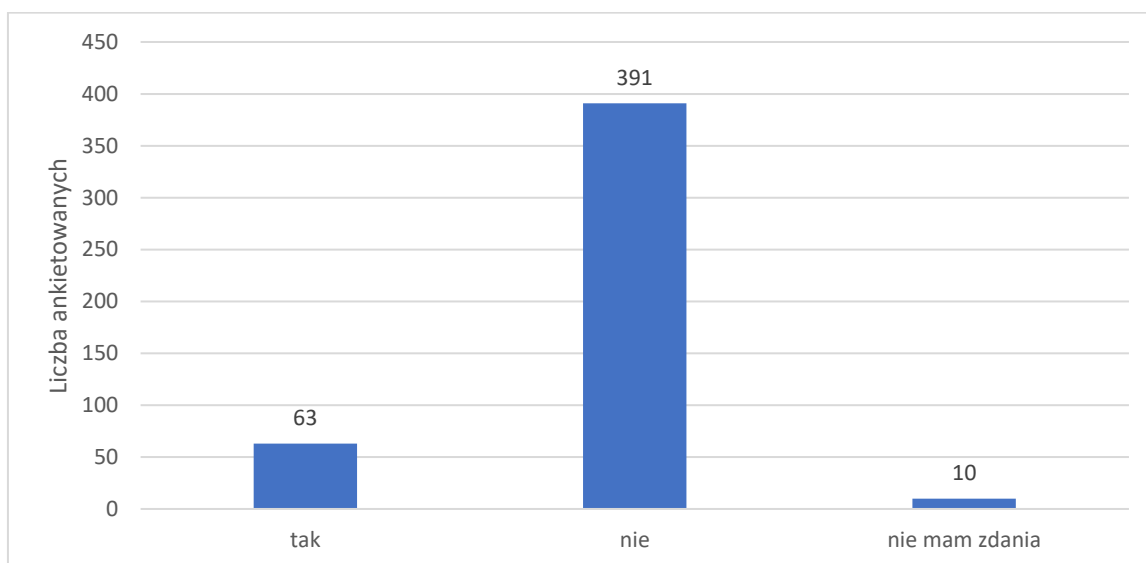


Wykres 6: Liczba osób będących „za” i „przeciw” realizacji inwestycji budowy linii tramwajowej na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów.

Z wykresu powyżej można wywnioskować, że 409 ankietowanych opowiedziało się przeciw, a 61 osób opowiedziało się za budową linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszczów na odcinku Nowy Kleparz – Plac Inwalidów, co stanowi odpowiednio 87,02% i 12,98%.

6. Czy uważa Pani/Pan za potrzebne przedłużenie w przyszłości odcinka linii tramwajowej od Placu Inwalidów w kierunku południowym w ciągu Alei Trzech Wieszczów?

a. tak	63
b. nie	391
c. nie mam zdania	10



Wykres 7: Zasadność przedłużenia w przyszłości odcinka linii tramwajowej od Placu Inwalidów w kierunku południowym w ciągu Alei Trzech Wieszczów.

Przedstawiony powyżej wykres pokazuje, że większość ankietowanych jest przeciwko przedłużeniu w przyszłości odcinka linii tramwajowej od Placu Inwalidów w kierunku południowym w ciągu Alei Trzech Wieszców. Przeciw przedłużeniu odcinka linii tramwajowej od Placu Inwalidów w kierunku południowym opowiedziało się 391 osób, co stanowi 84,27% wszystkich ankietowanych. 63 osoby, czyli 13,58% ankietowanych jest za, a 10 osób czyli 2,16% ankietowanych nie ma zdania co do przedłużenia odcinka linii tramwajowej od Placu Inwalidów w kierunku południowym. 6 osób nie udzieliło w ogóle odpowiedzi na zadane pytanie.

5. Podsumowanie

- Zdecydowana większość otrzymanych głosów podczas całościowych konsultacji jest przeciwko budowie linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszców na odcinku pomiędzy Nowym Kleparzem a Placem Inwalidów, a także przeciwko przedłużeniu linii tramwajowej od Placu Inwalidów w kierunku południowym.
- Większość osób, która wzięła udział w konsultacjach społecznych to mieszkańcy budynków zlokalizowanych przy Alejach Trzech Wieszców.
- Ankietowani wiązali najczęściej codzienne życie na Alejach Trzech Wieszców na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów z miejscem zamieszkania oraz miejscem korzystania z usług.
- Spora liczba mieszkańców Krakowa uważa, że należy wprowadzić zmiany na Alejach Trzech Wieszców w zakresie systemu transportowego. Ich zdaniem analizowany obszar nie może wyglądać i funkcjonować tak jak obecnie.
- Zdecydowana większość otrzymanych formularzy wskazuje, iż aktualne połączenie komunikacyjne na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów:
 - komunikacją miejską oceniane jest jako bardzo dobre,
 - samochodem oceniane jest jako dobre,
 - rowerem bądź hulajnogą oceniane jest jako dobre lub bardzo dobre,
 - piesze oceniane jest jako bardzo dobre.Generalnie wszelka obsługa komunikacyjna na odcinku od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów różnymi środkami transportu oceniana jest pozytywnie.
- Część osób optowała za ograniczeniem ruchu samochodowego na Alejach Trzech Wieszców poprzez likwidację części pasów ruchu dla samochodów i przeznaczenie ich m.in. na miejsca postojowe czy poszerzenie chodników.