



Kraków

Opracowanie Studium Wykonalności budowy linii tramwajowej do Osiedla Kliny

Umowa nr W/II/143/GK/2/2024

Cel Konsultacji Społecznych

Celem konsultacji z mieszkańcami jest zaprezentowanie dotychczasowych rozwiązań, które powstały w ramach studium wykonalności dla budowy linii tramwajowej do Osiedla Kliny w Krakowie oraz poznanie opinii mieszkańców do prezentowanych rozwiązań, a także zgłoszenie uwag do przedstawianych rozwiązań koncepcyjnych oraz aspektów, które należy wziąć pod uwagę przy opracowaniu projektu na jego dalszych etapach.

Proces konsultacji potrwa do dnia 06.12.2024 r.



Cel opracowania studium wykonalności dla budowy linii tramwajowej do Osiedla Kliny

- Rozpoznanie możliwości trasowania linii tramwajowej do Osiedla Kliny, szczególnie w zakresie miejsca włączenia do istniejącego układu,
- Analiza rozwiązań poprawiających dostępność transportową dla rejonu ulic: m.in. Borkowskiej, Komuny Paryskiej, Zawilej, Skośnej, Kobierzyńskiej, Obozowej, Spacerowej, Żywieckiej,
- Przeciwdziałanie negatywnym skutkom zatłoczenia komunikacyjnego obszaru objętego opracowaniem, w świetle planów intensyfikacji zabudowy zasygnalizowanych przez inwestorów prywatnych w południowej części osiedla Kliny, poprzez wprowadzenie wysokosprawnego środka transportu.



Zakres opracowania

Celem opracowania jest rozpoznanie możliwości budowy linii tramwajowej łączącej istniejącą sieć tramwajową z obszarem Klin. Zakres objęty opracowaniem to przede wszystkim obszar położony w Dzielnicy VIII Dębniki, Dzielnicy IX Łągowniki – Borek Fałęcki oraz Dzielnicy X Swoszowice. Opracowano sześć wariantów inwestycyjnych:

Wariant 1 A i B: linia tramwajowa biegnąca od istniejącej pętli tramwajowej Czerwone Maki wzdłuż ul. Bunscha i ul. Humboldta w stronę Klin;

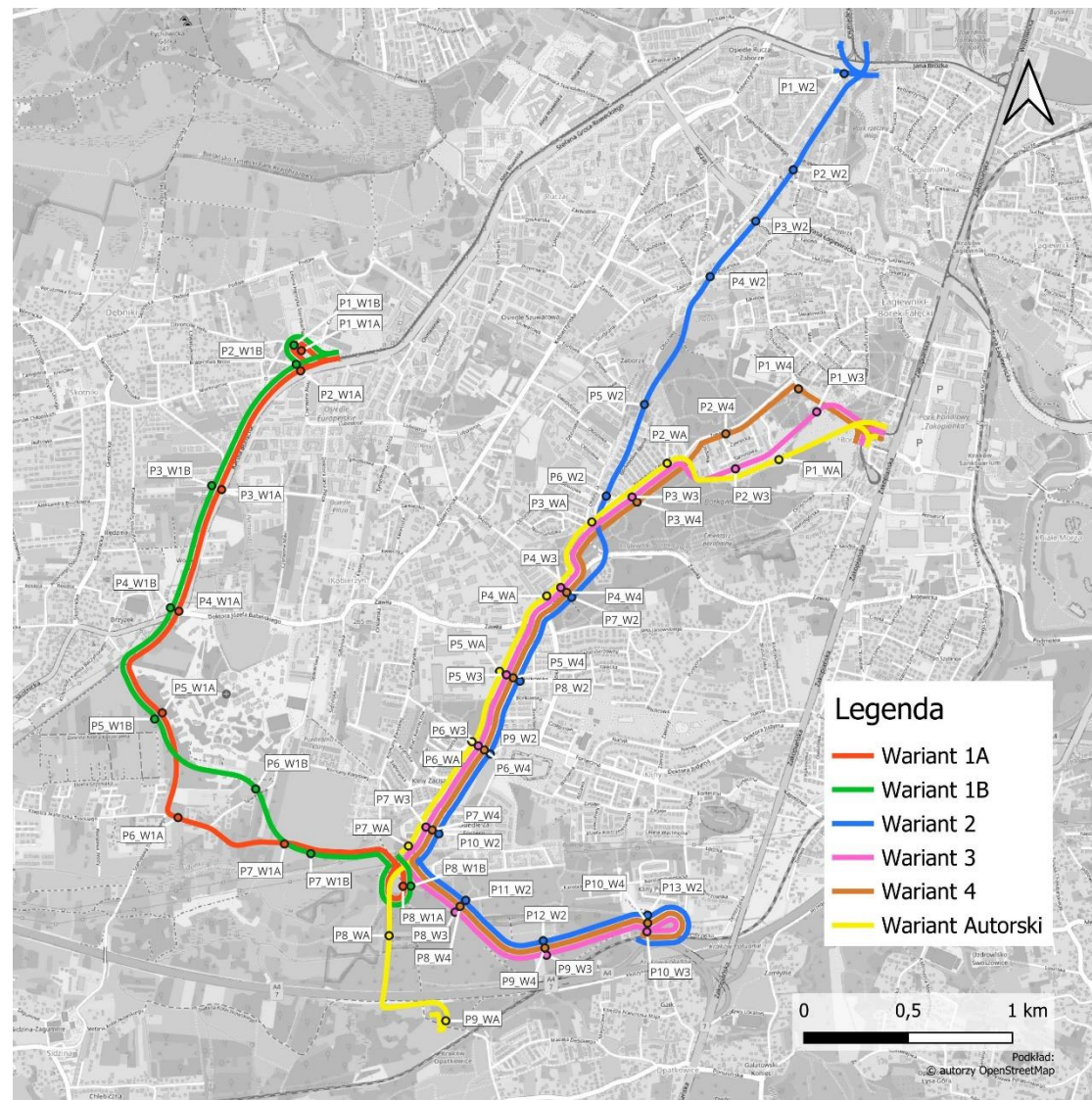
Wariant 2: linia tramwajowa biegnąca wzdłuż ul. 8 Pułku Ułanów z przedłużeniem w kierunku południowym;

Wariant 3: linia tramwajowa biegnąca od przystanku tramwajowego Borek Fałęcki I wzdłuż lasu Borkowskiego do obszaru Klin;

Wariant 4: linia tramwajowa biegnąca od przystanku tramwajowego Borek Fałęcki I wzdłuż ul. Żywieckiej Bocznej do obszaru Klin;

Wariant 5 (rozwiązanie autorskie): linia tramwajowa biegnąca od przystanku tramwajowego Borek Fałęcki I wzdłuż lasu Borkowskiego w kierunku południowym z przejściem przez autostradę do obszaru przystanku Opatkowice;

Wariant 6 (rozwiązanie alternatywne): zakłada obsługę obszaru Klin za pomocą linii autobusowych;

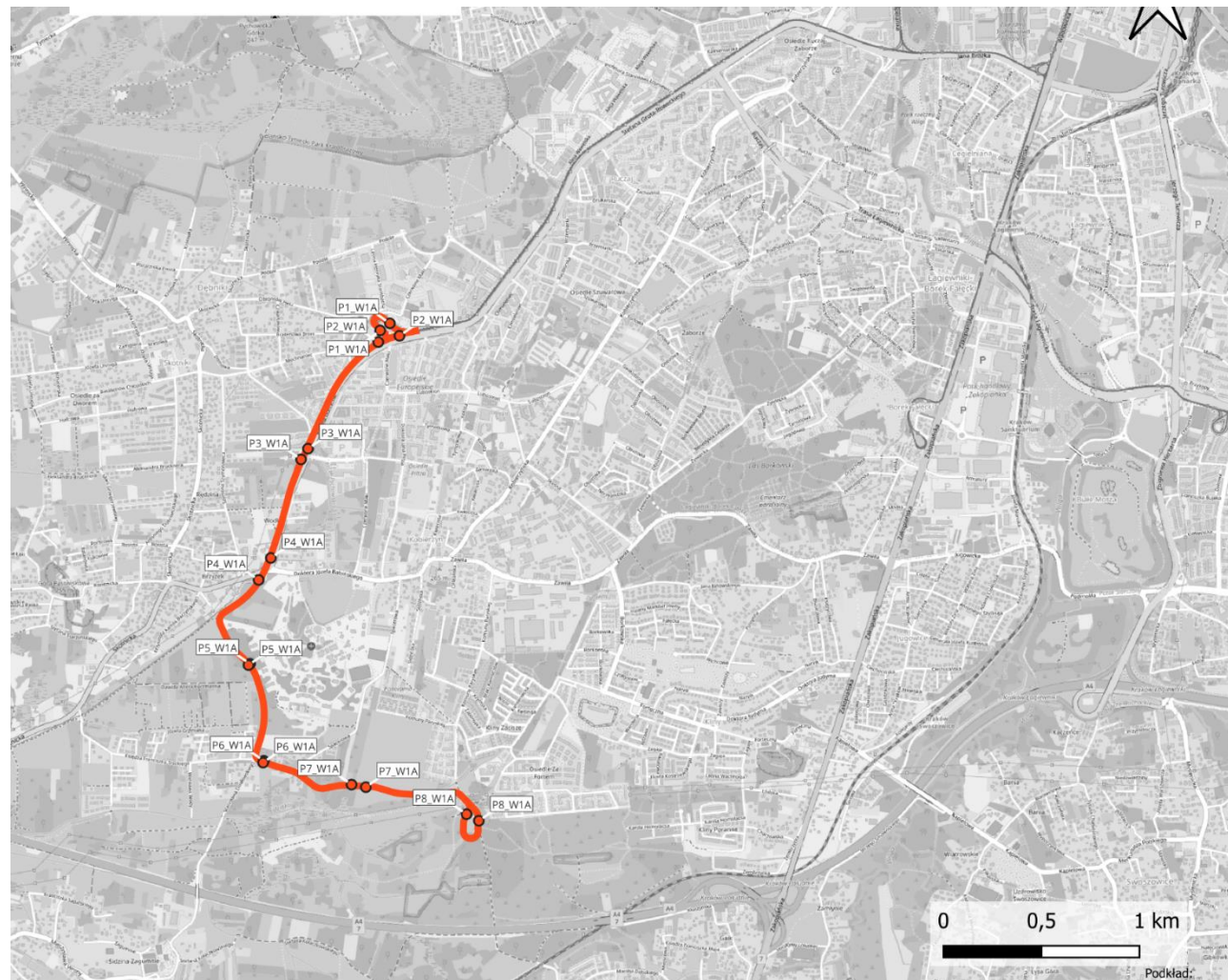


Wizualizacje wariantów oraz przekroje charakterystyczne



Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 1A

- Połączenie z istniejącą infrastrukturą w rejonie pętli tramwajowej Czerwone Maki
- Przebieg linii tramwajowej wzdłuż ulic: Karola Bunscha, Spacerowej
- Lokalizacja końcowej pętli: w rejonie ulicy Anny Szwed – Śniadowskiej
- Łączna długość trasy tramwajowej (metry toru pojedynczego): 9090 m tp
- Liczba przystanków (włącznie z pętlami): 7
- Wzdłuż linii tramwajowej zostały zaprojektowane nowe układy drogowe

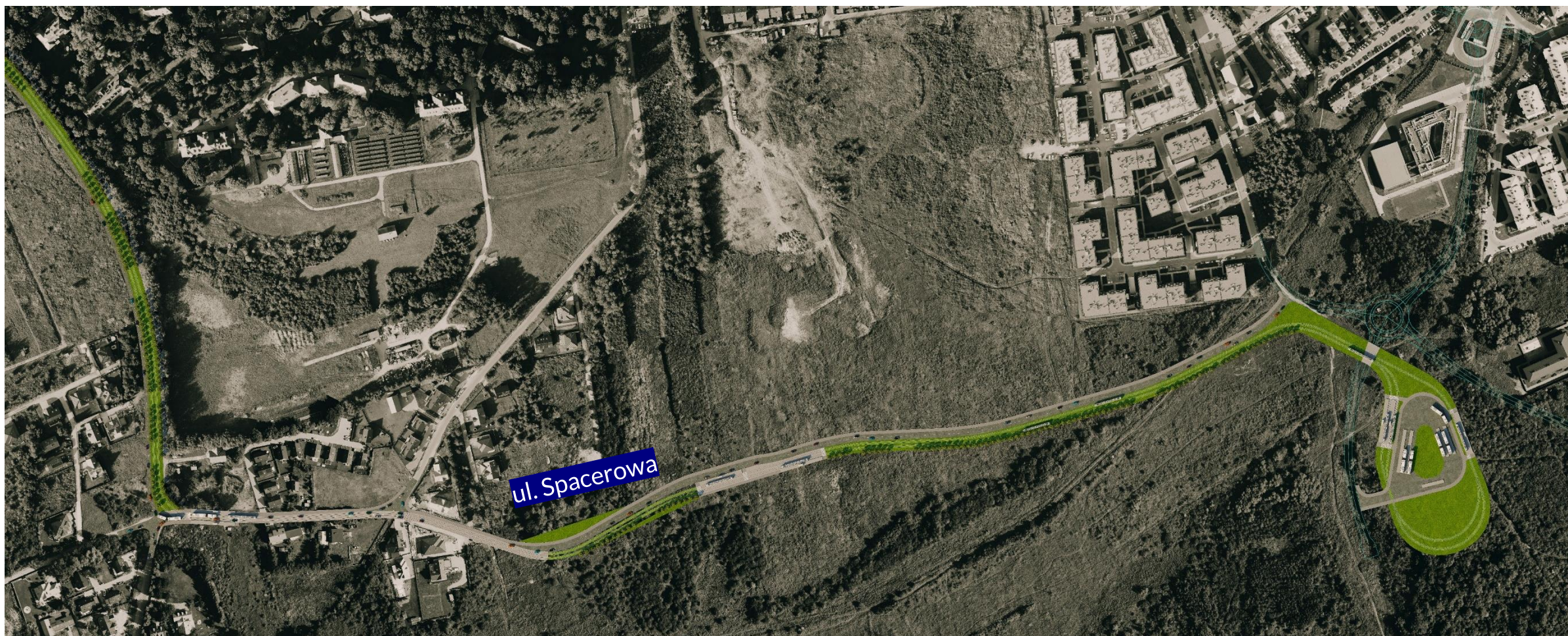




Kraków

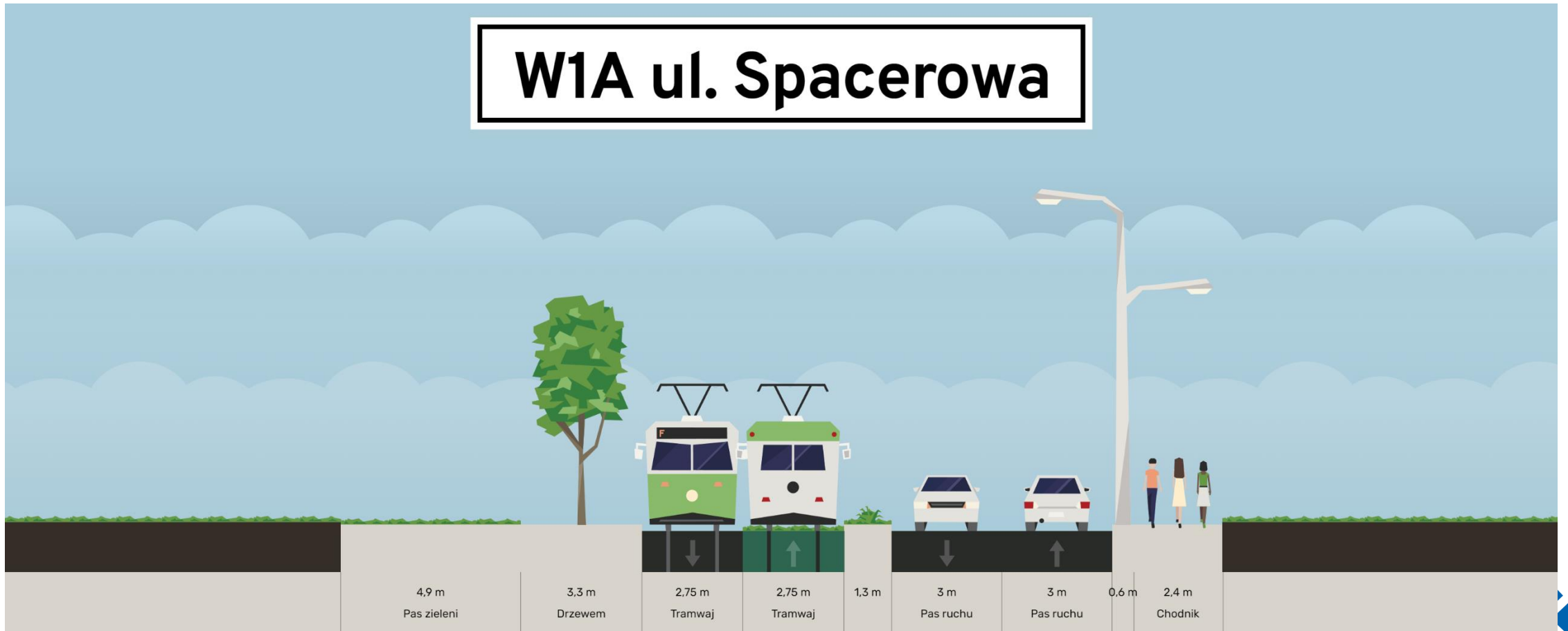
Wariant 1 A





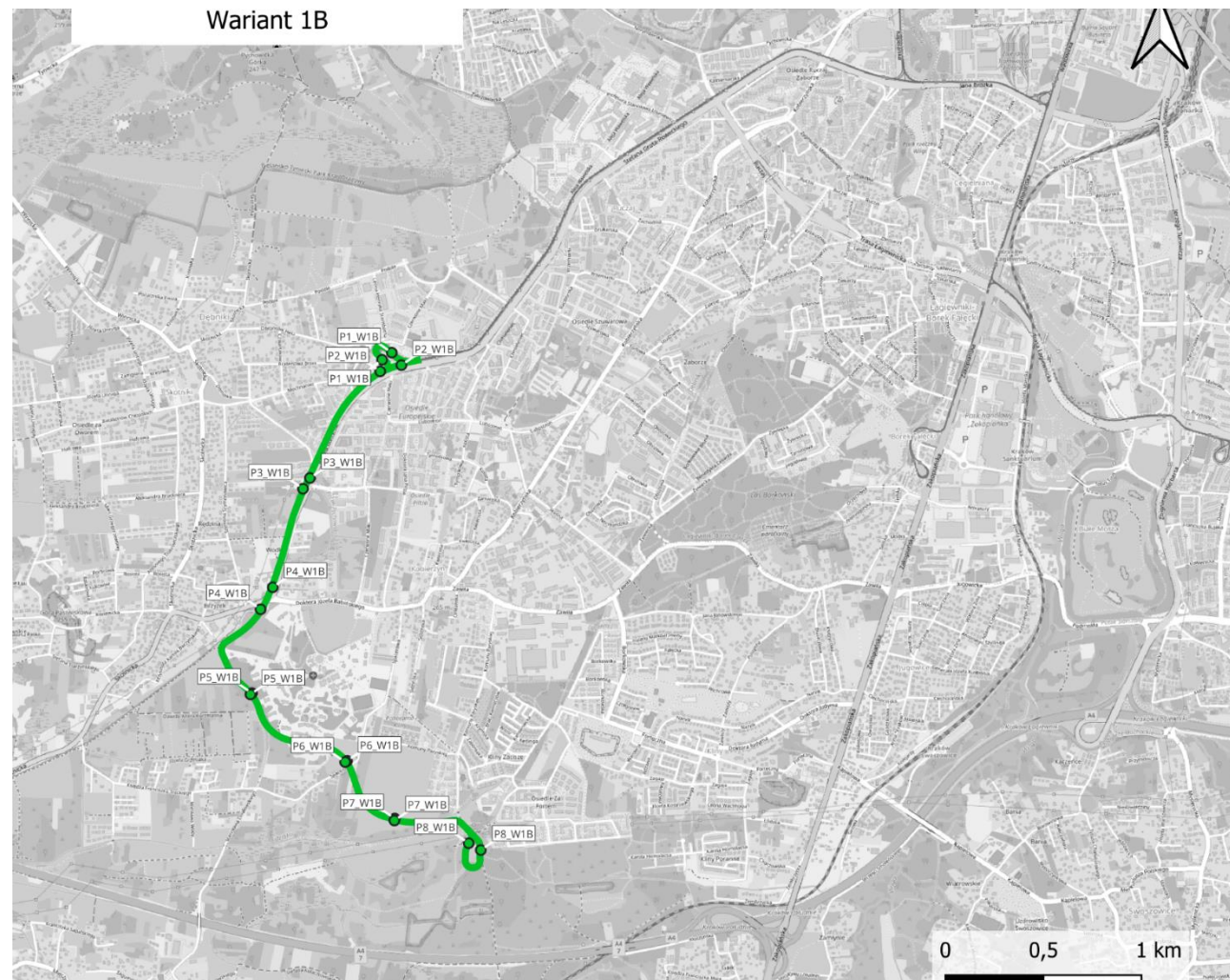
Przekrój charakterystyczny Wariant 1A

W1A ul. Spacerowa



Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 1B

- Połączenie z istniejącą infrastrukturą w rejonie pętli tramwajowej Czerwone Maki
- Przebieg wzdłuż ulic: Karola Bunscha, Spacerowej – w rejonie ulicy Spacerowej w sposób alternatywny do wariantu 1A
- Lokalizacja końcowej pętli: w rejonie ulicy Anny Szwed – Śniadowskiej
- Łączna długość trasy tramwajowej (metry toru pojedynczego): 8725 m tp
- Liczba przystanków (włącznie z pętlami): 7
- Wzdłuż linii tramwajowej zostały zaprojektowane nowe układy drogowe

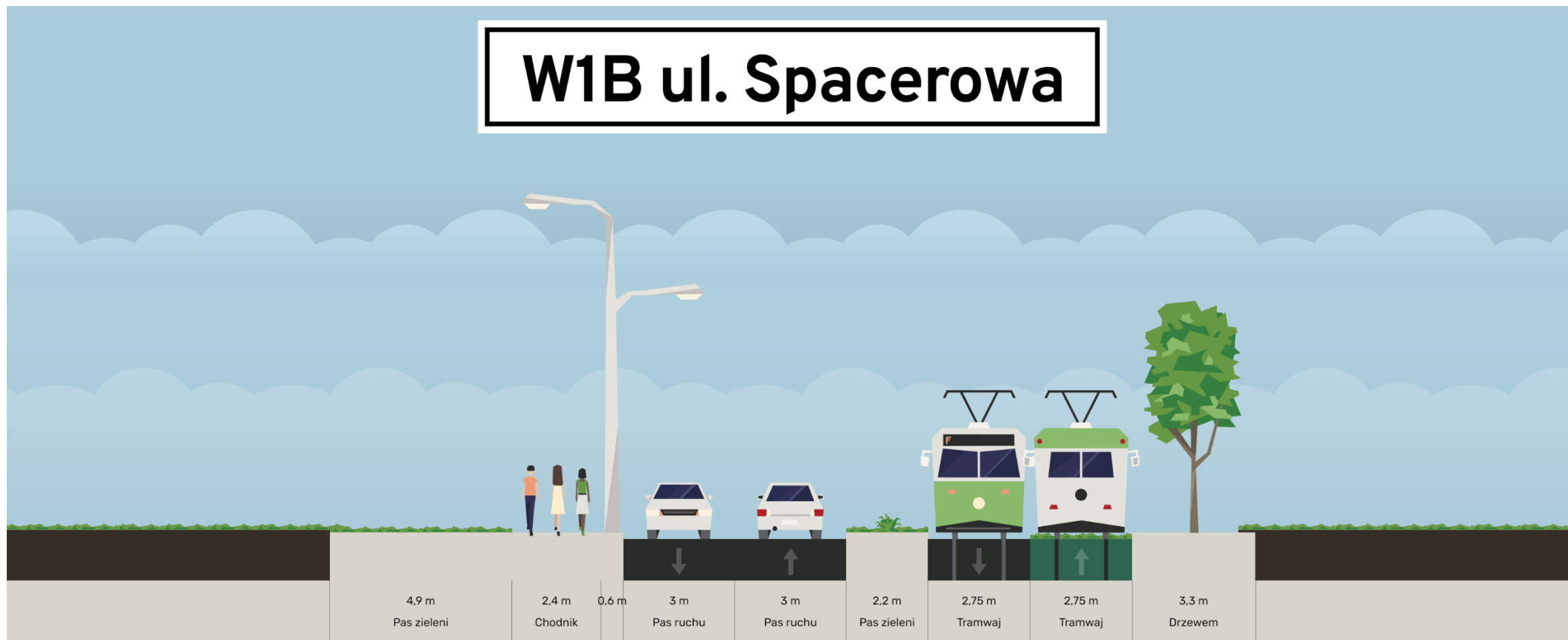






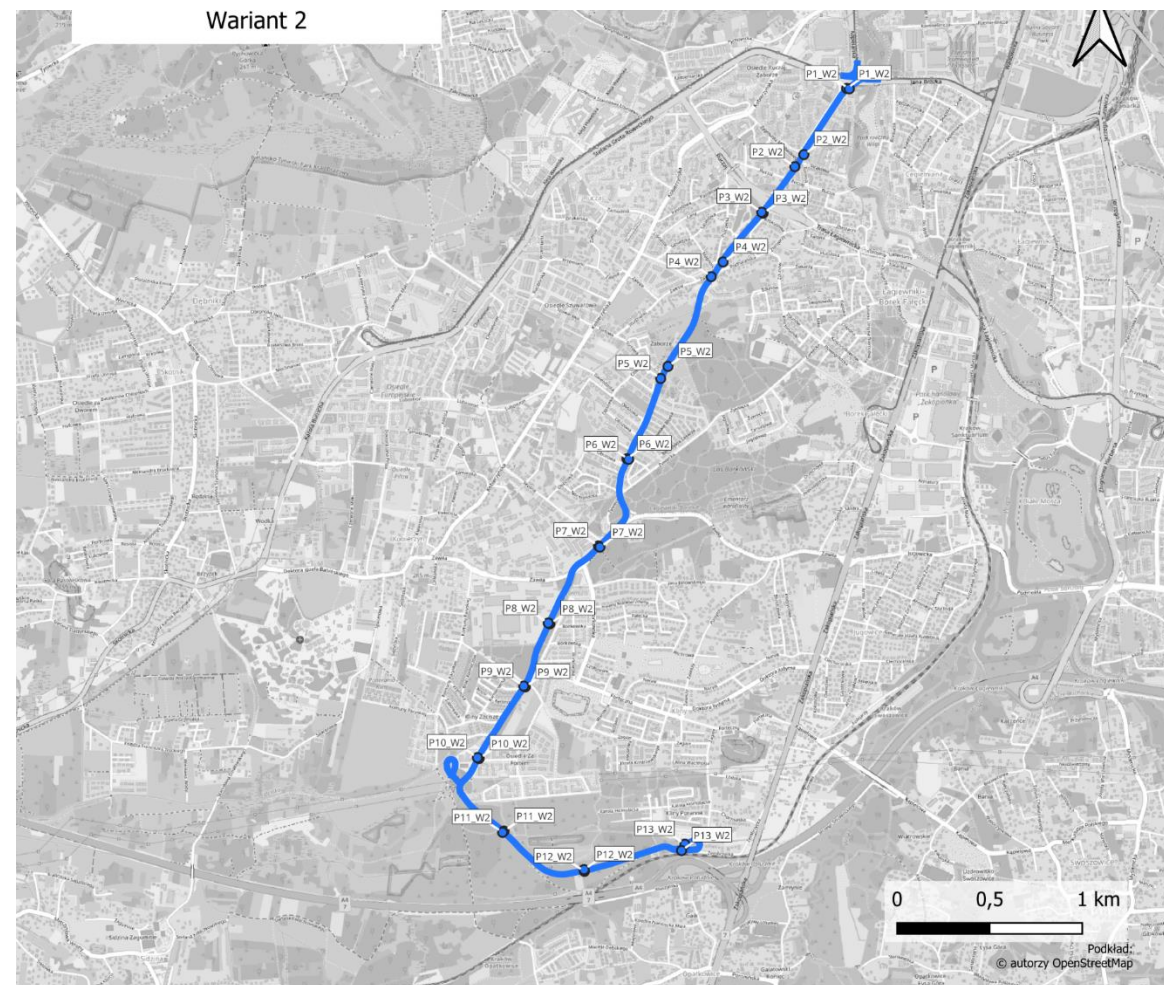
Przekrój charakterystyczny Wariant 1B

W1B ul. Spacerowa

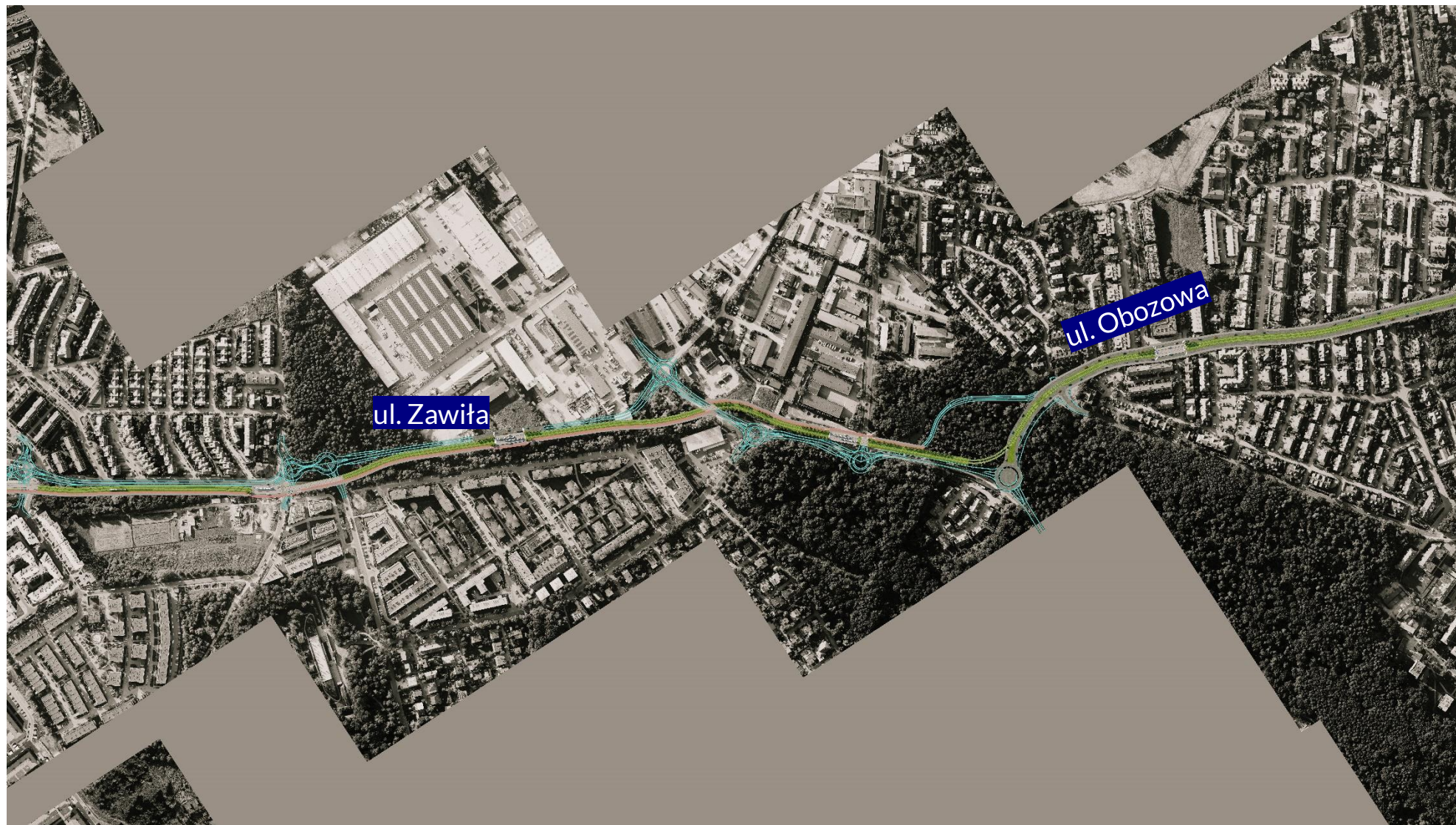


Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 2

- Połączenie z istniejącą infrastrukturą w rejonie węzła na skrzyżowaniu ulic Brożka – Kapelanka – Grota Roweckiego – Lipińskiego
- Przebieg wzdłuż ulic: Wacława Lipińskiego, Obozowej, Zawitej, Borkowskiej, Profesora Wojciecha Marii Bartla
- Lokalizacja końcowej pętli: w rejonie ulicy Zembrzyckiej
- Łączna długość trasy tramwajowej (metry toru pojedynczego): 13 378 m tp
- Liczba przystanków (włącznie z pętlami): 13
- Wzdłuż linii tramwajowej zostały zaprojektowane nowe układy drogowe



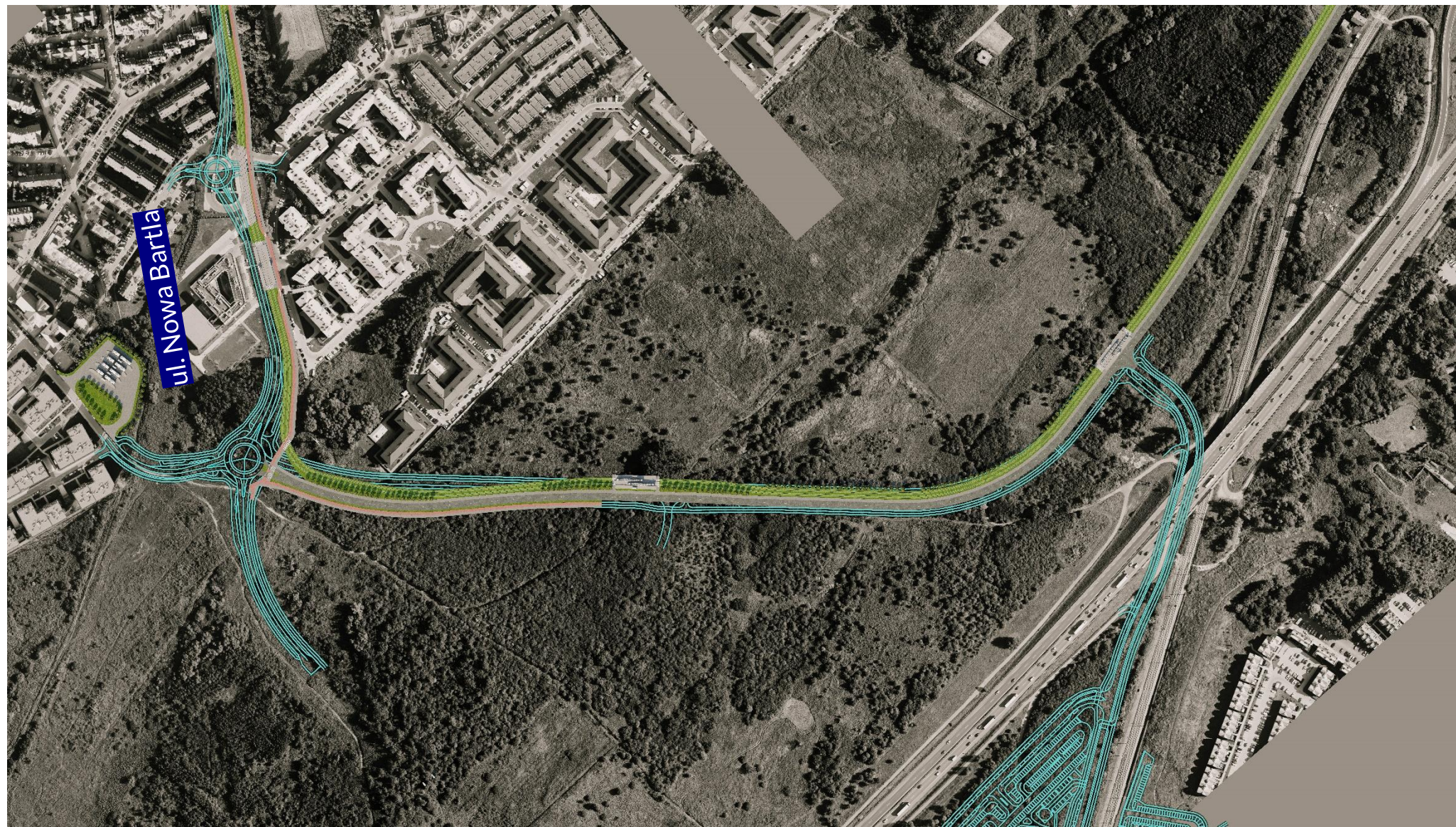






Kraków

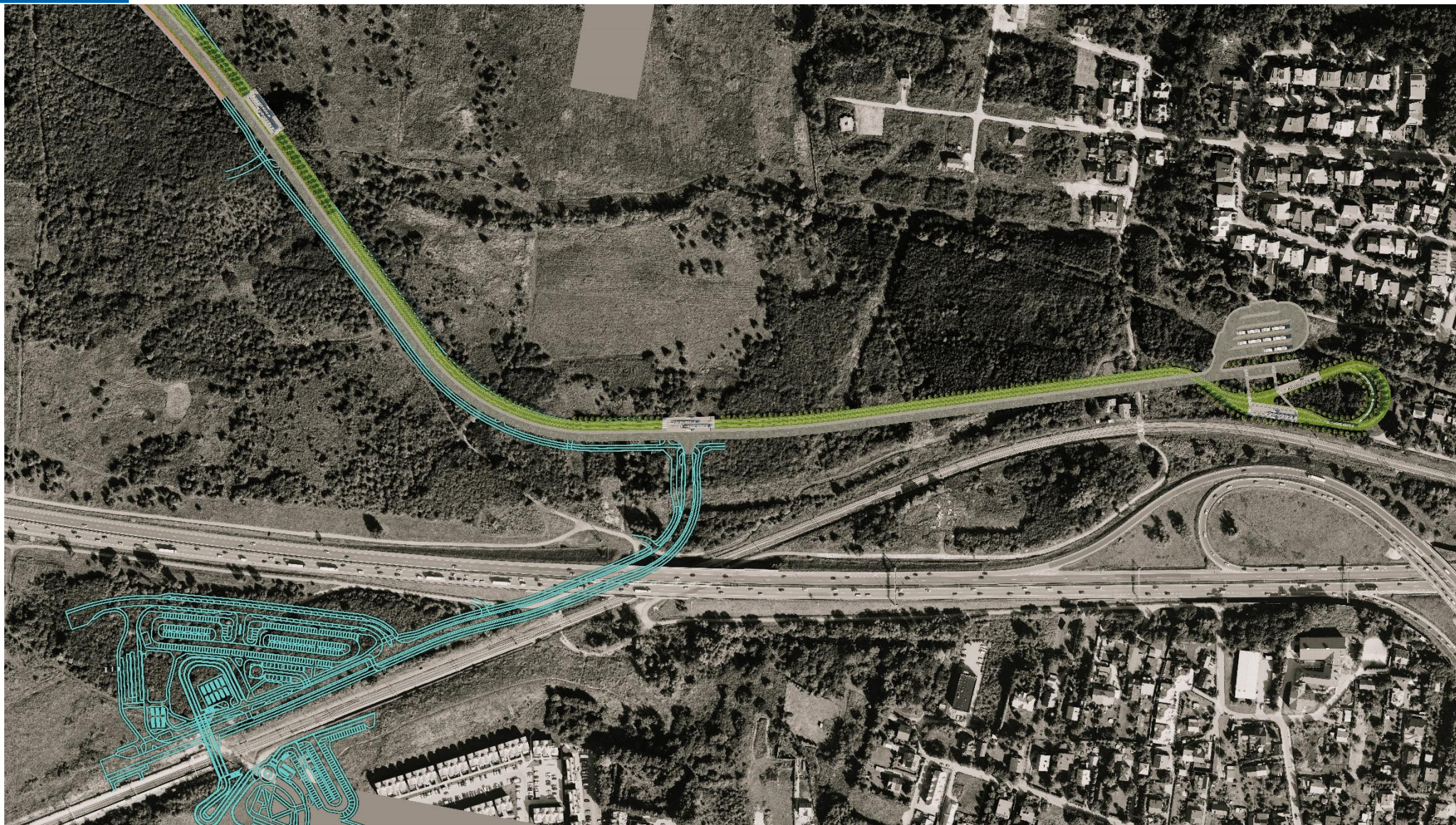
Wariant 2





Kraków

Wariant 2



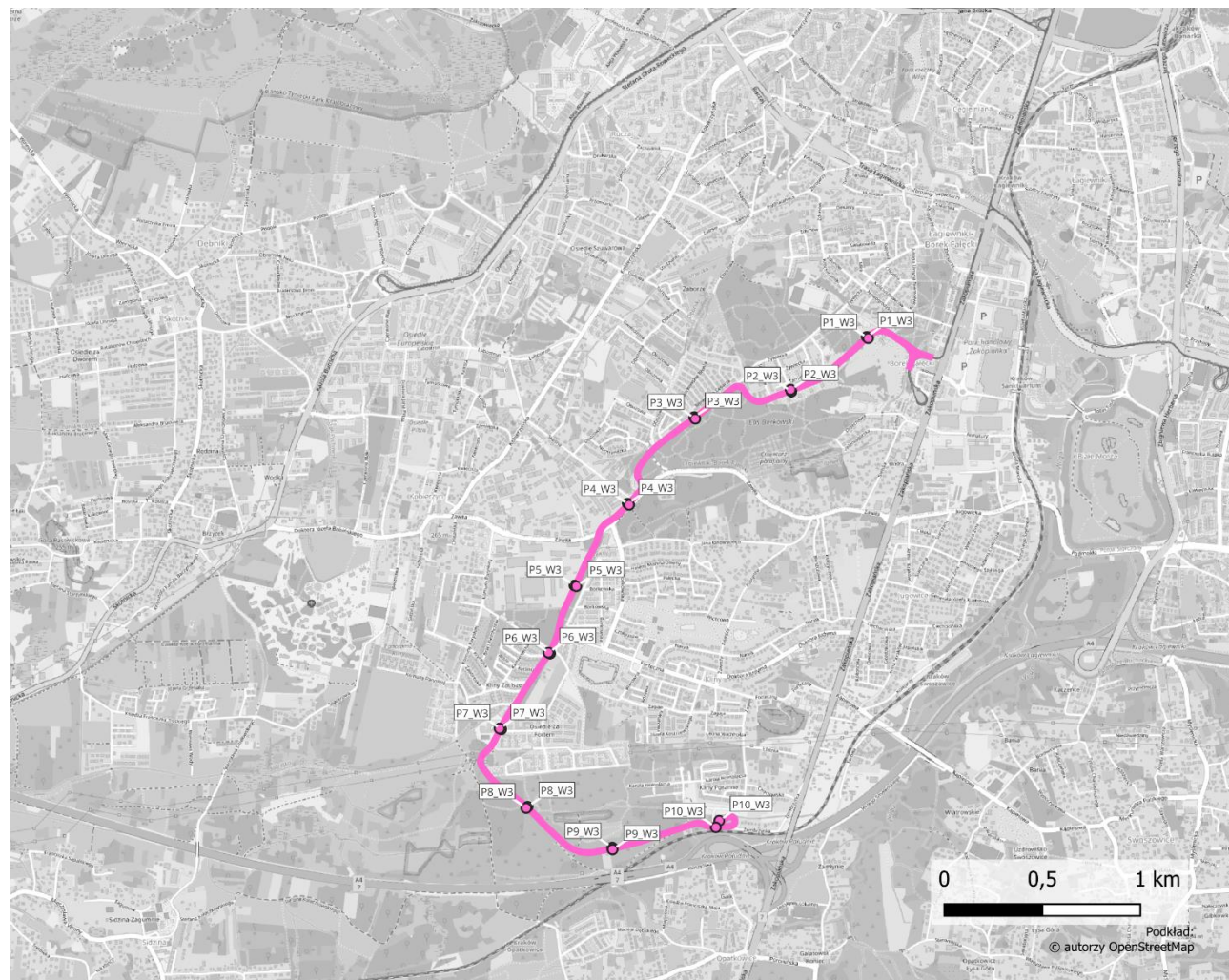
Przekrój charakterystyczny Wariant 2

W2 ul. 8 Pułku Ułanów



Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 3

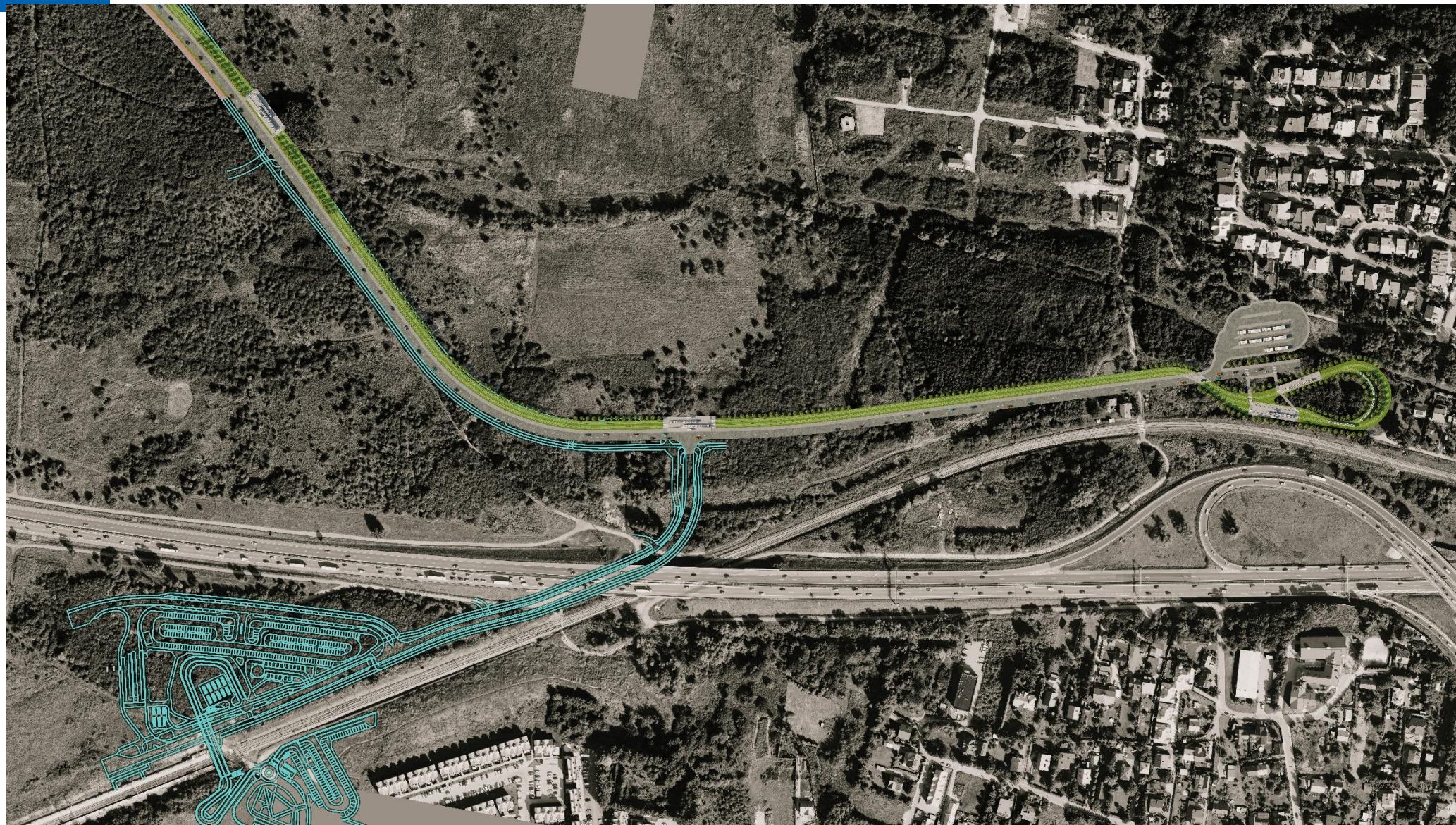
- Połączenie z istniejącą infrastrukturą w rejonie przystanku tramwajowego Borek Fałęcki I
- Przebieg wzdłuż ulic: Żywieckiej Bocznej, Jagodowej, Żywieckiej, Zawitej, Wojciecha Marii Bartła
- Lokalizacja końcowej pętli: w rejonie ulicy Zembrzyckiej
- Łączna długość trasy tramwajowej (metry toru pojedynczego): 10 822 m tp
- Liczba przystanków (włącznie z pętlami): 10
- Wzdłuż linii tramwajowej zostały zaprojektowane nowe układy drogowe





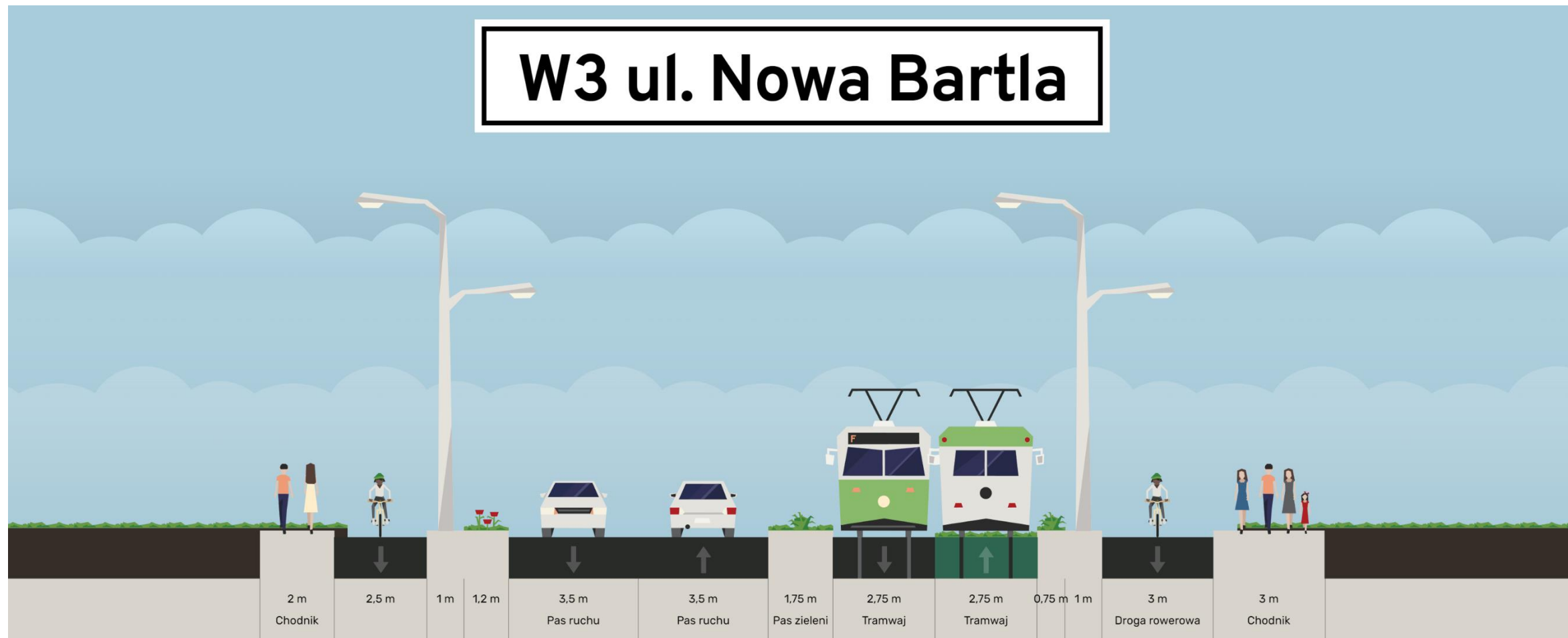






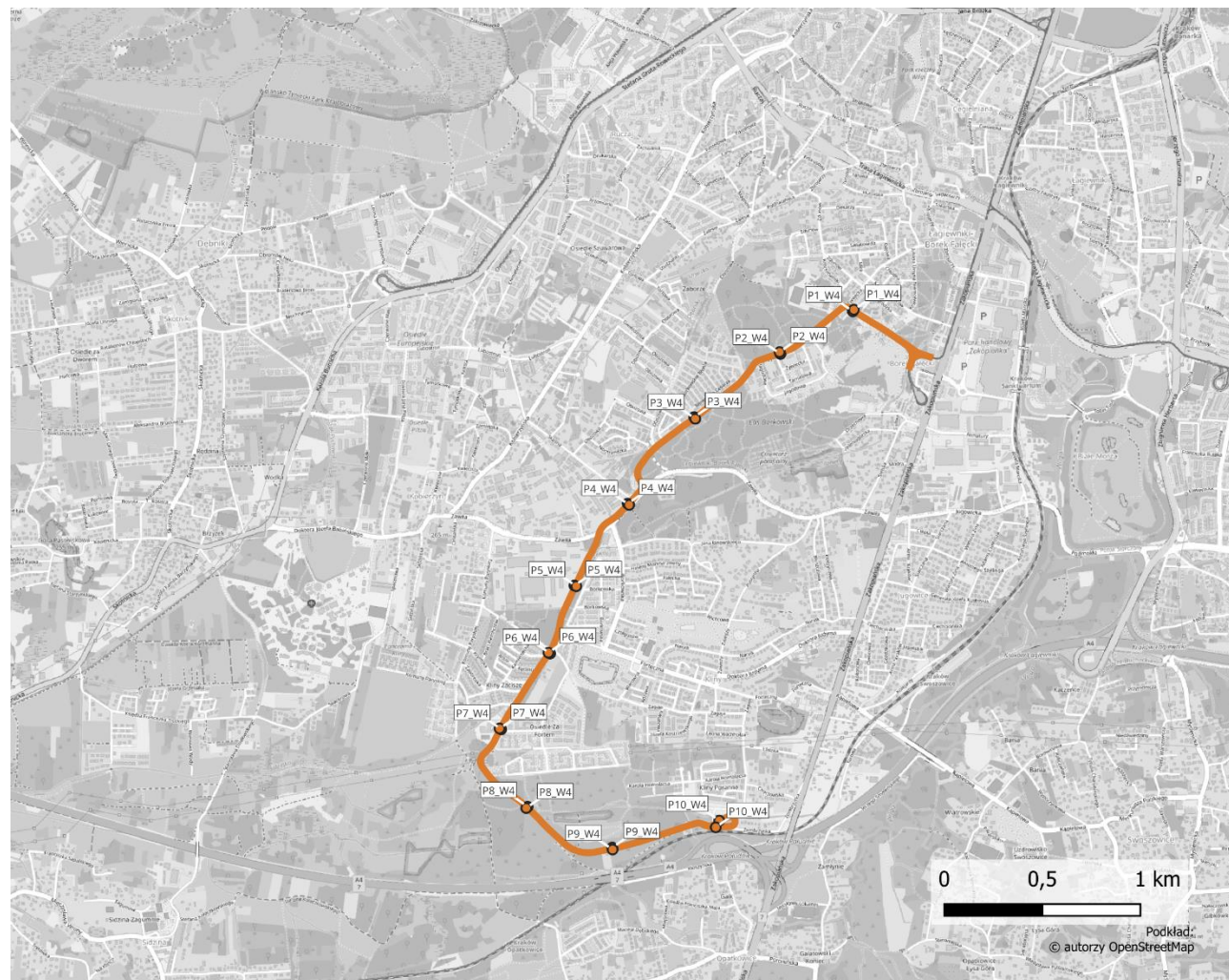
Przekrój charakterystyczny Wariant 3

W3 ul. Nowa Bartla

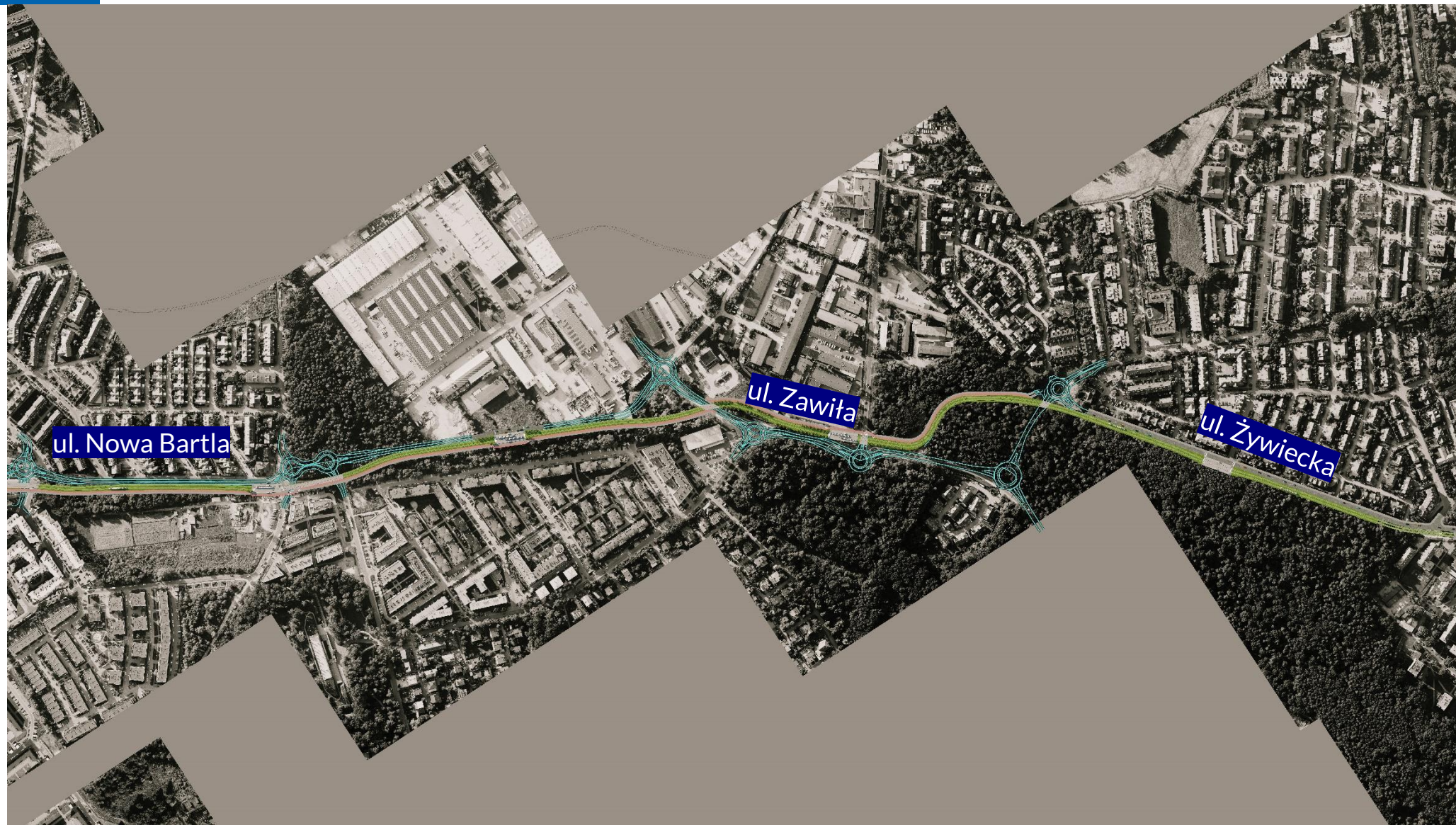


Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 4

- Połączenie z istniejącą infrastrukturą w rejonie przystanku tramwajowego Borek Fałęcki I
- Przebieg wzdłuż ulic: Żywieckiej Bocznej, Żywieckiej, Zawitej, Wojciecha Marii Bartła
- Lokalizacja końcowej pętli: w rejonie ulicy Zembrzyckiej
- Łączna długość trasy tramwajowej (metry toru pojedynczego): 11 550 m tp
- Liczba przystanków (włącznie z pętlami): 10
- Wzdłuż linii tramwajowej zostały zaprojektowane nowe układy drogowe

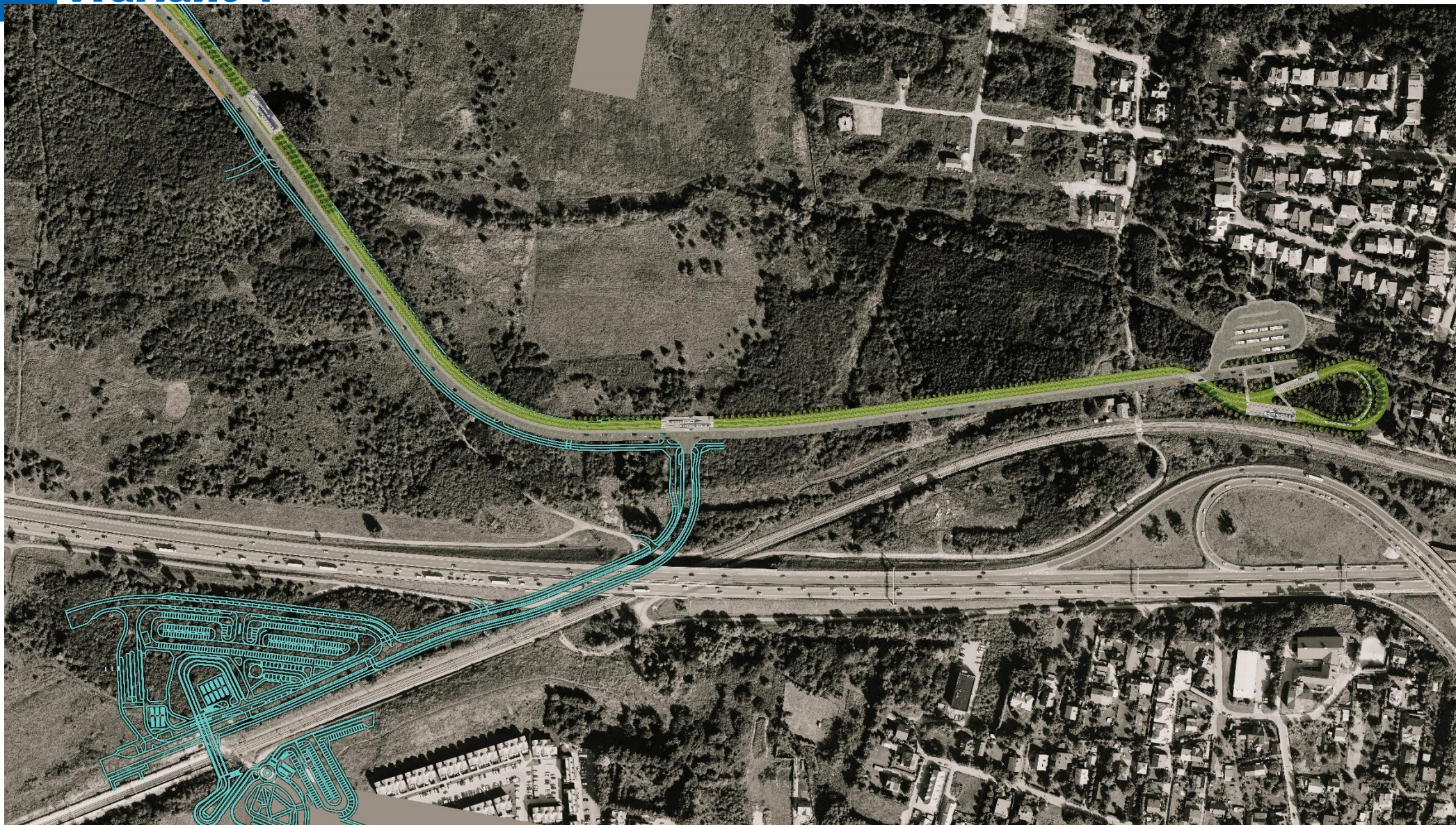








 **Kraków** **Wariant 4**



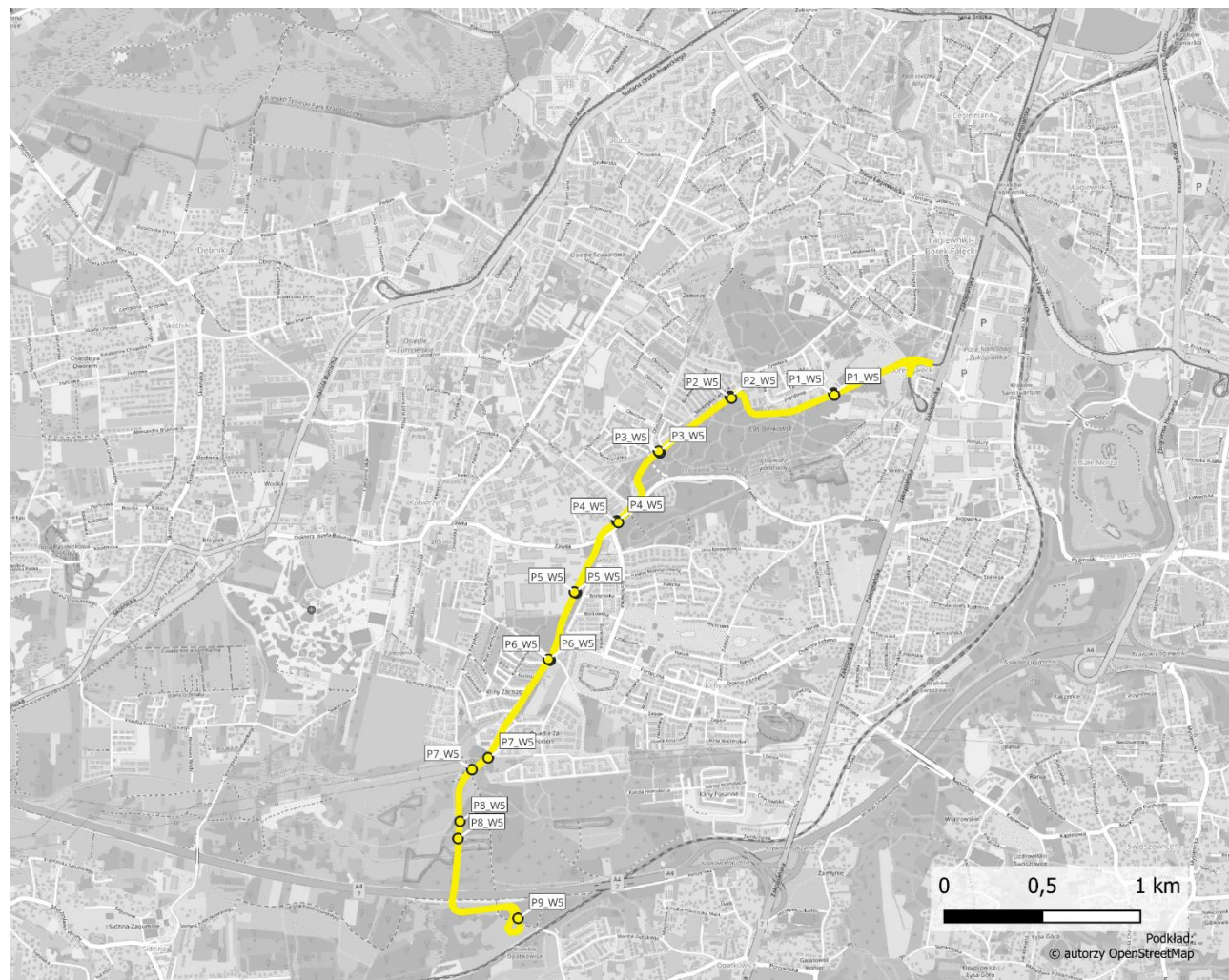
Przekrój charakterystyczny Wariant 4

W4 ul. Żywiecka

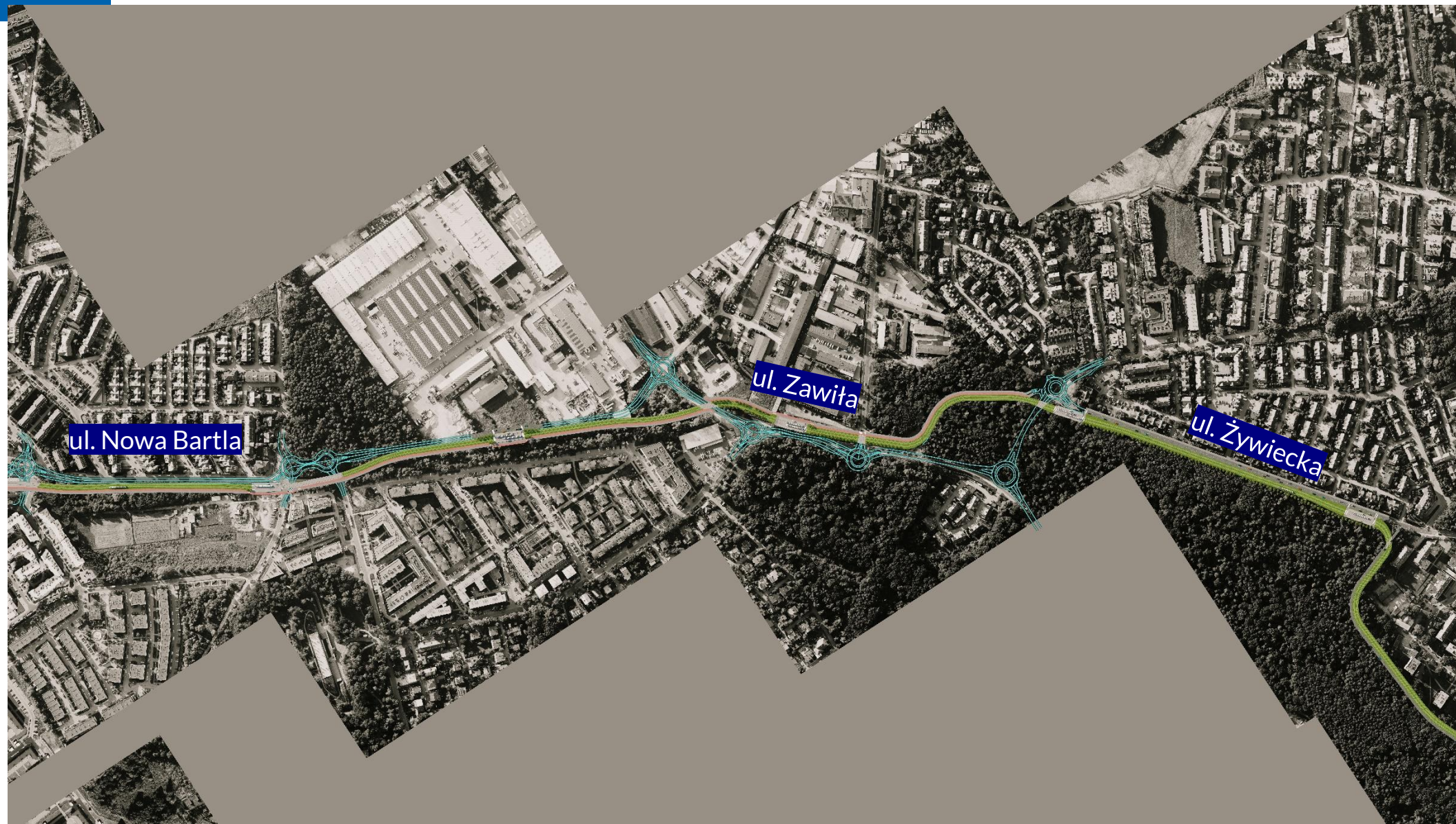


Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 5

- Połączenie z istniejącą infrastrukturą w rejonie przystanku tramwajowego Borek Fałęcki I
- Przebieg wzdłuż ulic: Żywieckiej, Zawitej, Wojciecha Marii Bartła (w stosunku do wariantu 3 nie przechodzi przez ulicę Żywiecką Boczną oraz Jagodową)
- Lokalizacja końcowej pętli: w rejonie przystanku kolejowego Kraków Opatkowiec
- Łączna długość trasy tramwajowej (metry toru pojedynczego): 10 343 m tp
- Liczba przystanków (włącznie z pętlami): 9
- Wzdłuż linii tramwajowej zostały zaprojektowane nowe układy drogowo



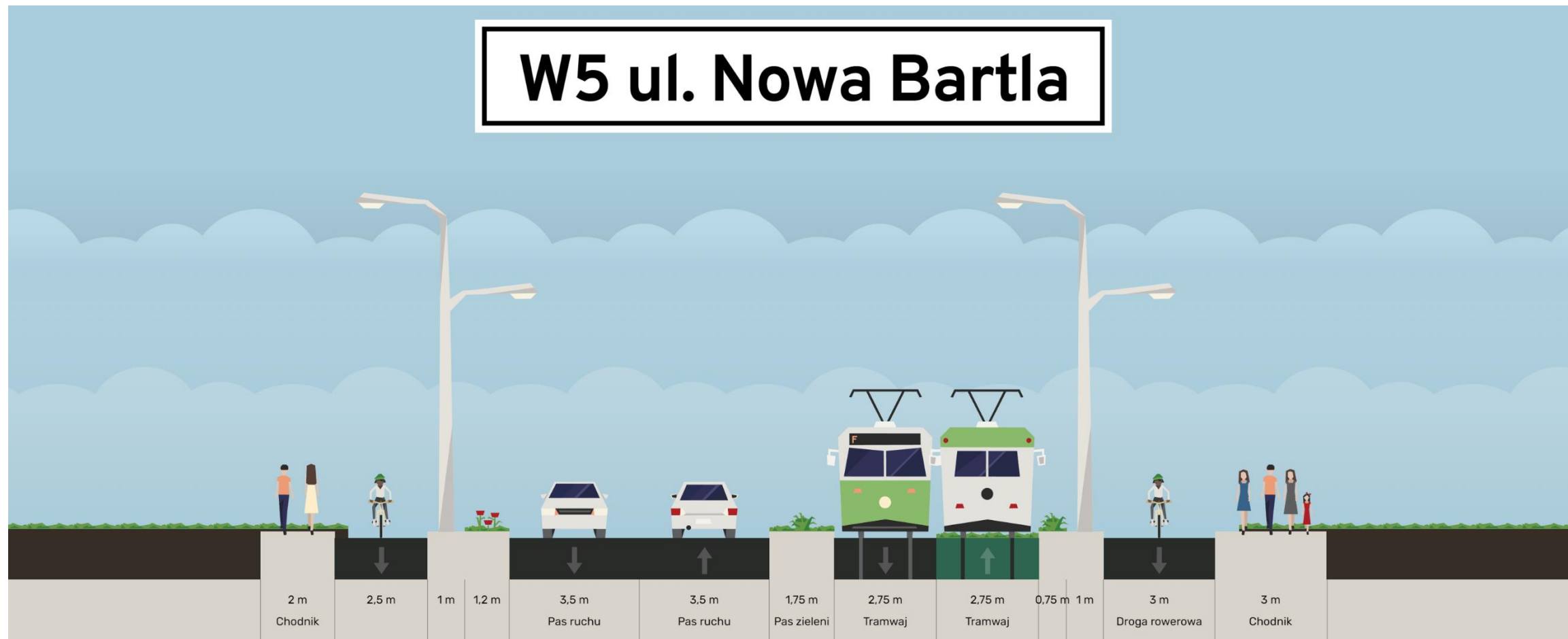






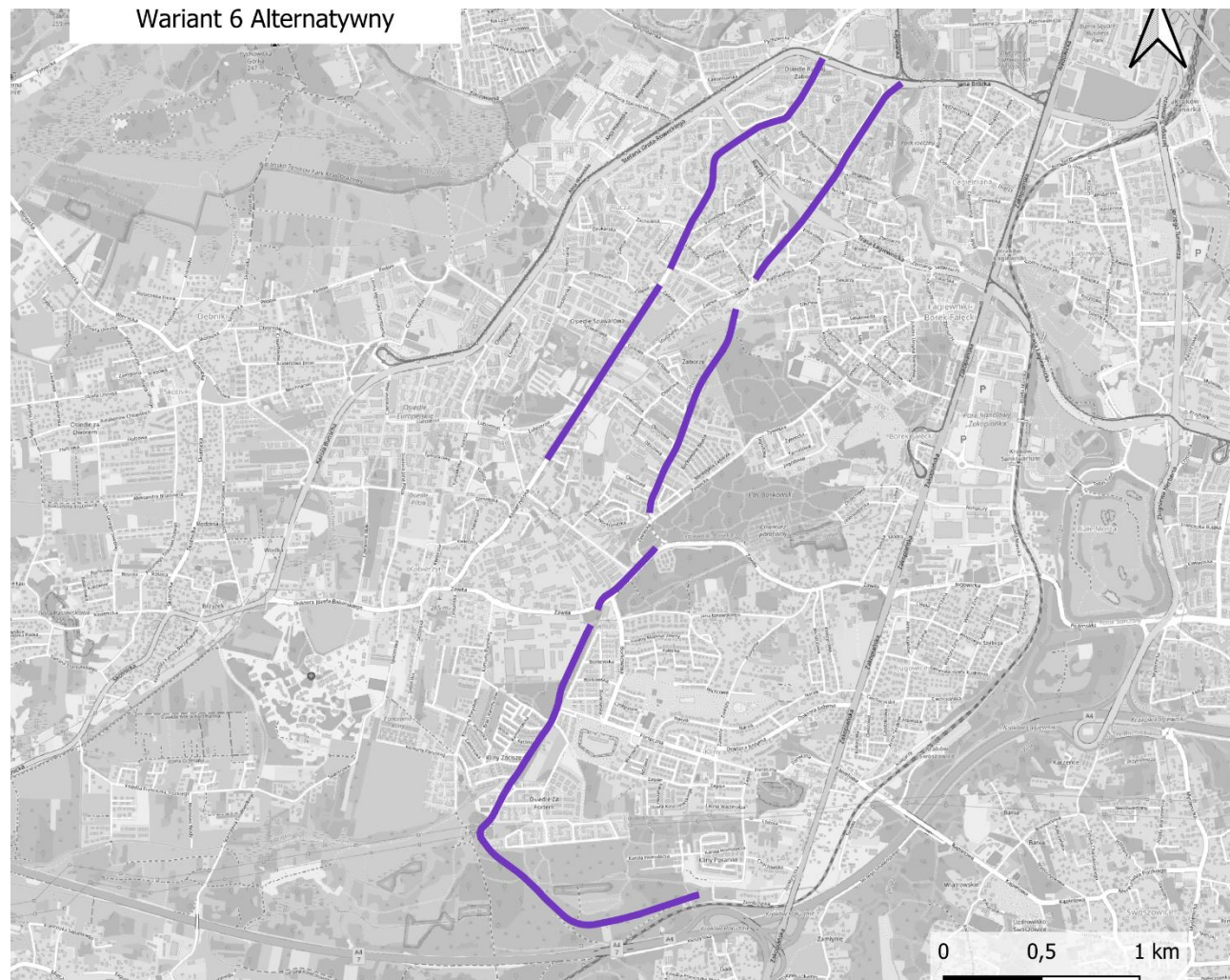
Przekrój charakterystyczny Wariant 5

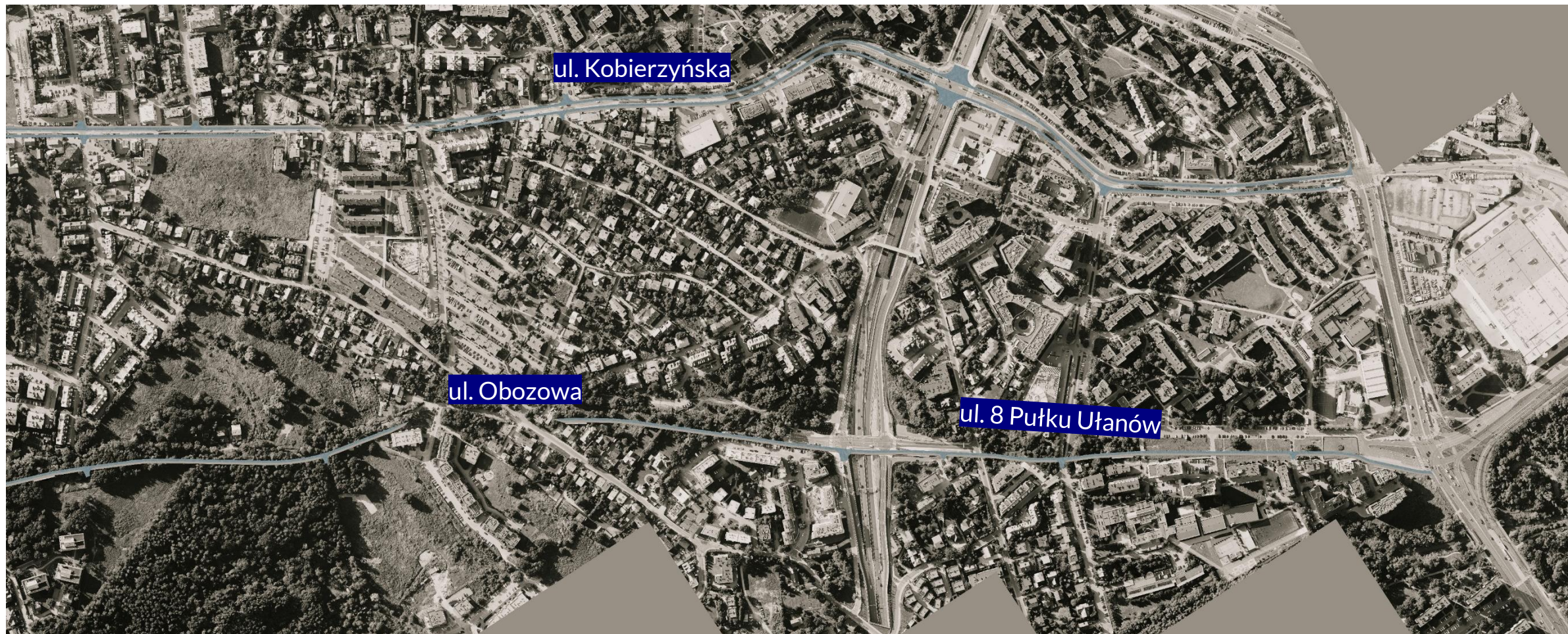
W5 ul. Nowa Bartla

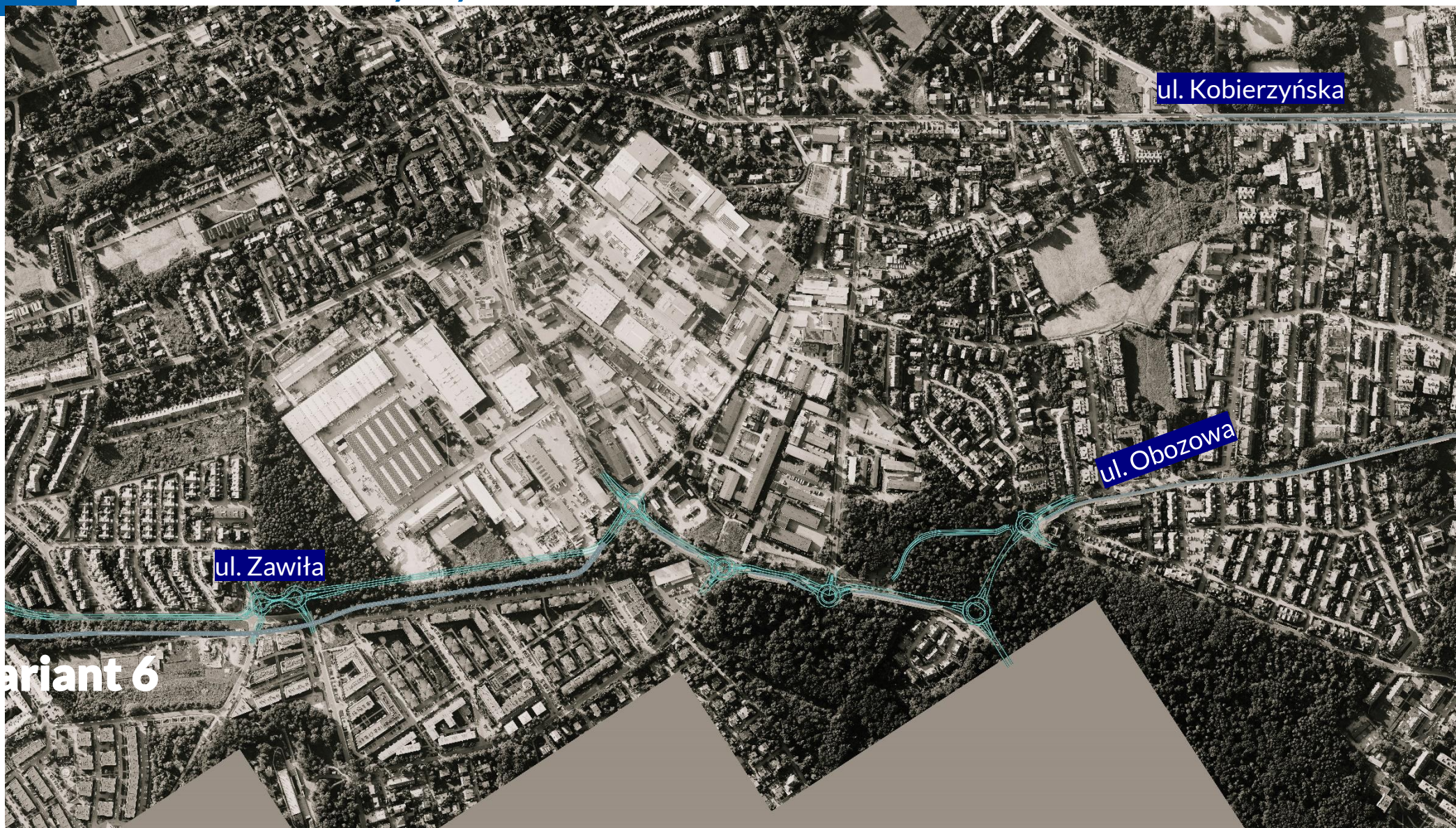


Plansza z orientacyjnym przebiegiem Wariantu 6

- Wykorzysta planowany układ drogowy z dostosowaniem układu linii autobusowych. Dla lepszej efektywności transportu zbiorowego zaprojektowano dodatkowe jezdnie oraz pasy przeznaczone dla autobusów komunikacji miejskiej
- Buspasy zaprojektowano w następujących lokalizacjach:
 - ul. Kobierzyńska – w dwóch kierunkach:
 - od skrzyżowania ul. Kobierzyńskiej z ul. Grota-Roweckiego do skrzyżowania ul. Kobierzyńskiej z ul. Sąsiedzka,
 - od skrzyżowania ul. Kobierzyńskiej z ul. Zalesie (buspas w kierunku do centrum kończy się 70m wcześniej z uwagi na zabudowania) do skrzyżowania ul. Kobierzyńskiej z ul. Lubostroń,
 - ul. Kobierzyńska – w jednym kierunku od skrzyżowania ul. Kobierzyńskiej z ul. Lubostroń,
 - ul. 8 Pułku Ułanów (projekt przebudowy/budowy wg odrębnego opracowania) – w jednym kierunku na całej długości do skrzyżowania typu rondo z ul. Żywiecką,
 - ul. Zawila (projekt przebudowy wg odrębnego opracowania) – w jednym kierunku odcinkowo między skrzyżowaniami typu rondo,
 - ul. Nowa Bartla (projekt przebudowy wg odrębnego opracowania) – w dwóch kierunkach w miejscu rezerwy terenowej dla linii tramwajowej.







Wariant 6







Przekrój charakterystyczny Wariant 6

W6 ul. 8 Kobierzyńska



Przekrój charakterystyczny Wariant 6

W6 ul. 8 Pułku Ułanów



Zestawienie kosztów realizacji



W poniższej tabeli zaprezentowano szacunkowe koszty realizacji inwestycji w podziale na warianty.

WARIANT							
	W1A	W1B	W2	W3	W4	W5	W6
Infrastruktura*	191 500 000 zł	186 600 000 zł	299 200 000 zł	228 000 000 zł	239 100 000 zł	205 200 000 zł	87 200 000 zł
Nabycie gruntów	7 800 000 zł	13 900 000 zł	23 400 000 zł	18 200 000 zł	17 000 000 zł	11 100 000 zł	5 800 000 zł
SUMA:	199 300 000 zł	200 500 000 zł	322 600 000 zł	246 200 000 zł	256 100 000 zł	216 300 000 zł	93 000 000 zł

***w tym: torowa, drogowa, sieci, energetyka trakcyjna**



Podsumowanie wariantów inwestycyjnych

Kryterium	W1A	W1B	W2	W3	W4	W5	W6
Główny środek transportu	Tramwaj	Tramwaj	Tramwaj	Tramwaj	Tramwaj	Tramwaj	Autobus + kolej
Długość inwestycji	9090 m toru pojedynczego	8725 m toru pojedynczego	13378 m toru pojedynczego	10822 m toru pojedynczego	11550 m toru pojedynczego	10343 m toru pojedynczego	7 417 m (buspas)
Koszty	199 300 000 zł	200 500 000 zł	322 600 000 zł	246 200 000 zł	256 100 000 zł	216 300 000 zł	93 000 000 zł
Miejsca włączenia do istniejącego układu	Czerwone Maki	Czerwone Maki	Ul. Kapelanka/Lipińskiego	Rejon Borku Fałęckiego	Rejon Borku Fałęckiego	Rejon Borku Fałęckiego	Ul. Kobierzyńska, ul. 8 Pułku Ułanów, ul. Nowa Bartla
Zgodność przebiegu z MPZP	Częściowo(w ciągu ul. Bunscha i Humboldta)	Częściowo(w ciągu ul. Bunscha i Humboldta)	Brak (wariant projektowany w ciągu ul. 8 Pułku Ułanów)	Brak	Brak	Brak	Rozwiązania w ramach istniejących i projektowanych dróg
Powierzchnia wykupów gruntów	51850 m ²	92944 m ²	155677 m ²	121443 m ²	113662 m ²	73914 m ²	38363 m ²
Istotne kolizje z zielenią	Brak	Brak	Brak	Las Borkowski	Las Borkowski	Las Borkowski	Brak

Zgłaszanie uwag w ramach konsultacji

Telefoniczny dyżur ekspercki:

- ❑ termin I: 26 listopada 2024 r. od 11:00 do 12:00
- ❑ termin II: 3 grudnia 2024 r. od 16:00 do 17:00

Databout sp. z o.o. tel.: +48 512 218 518

Badania ankietowe:

Uwagi, opinie oraz propozycje rozwiązań można zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego dostępnego na stronie „Obywatelski Kraków” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa w nieprzekraczalnym terminie do dnia 6 grudnia 2024 r.

Formularz można przekazywać:

- **elektronicznej:** w formie skanu/zdjęcia drogą elektroniczną na adres e-mail: gk.umk@um.krakow.pl **lub** poprzez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje dotyczące opracowania pn. „Studium Wykonalności budowy linii tramwajowej do Osiedla Kliny”.
- **pocztą tradycyjną** na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków;



Dziękujemy za uwagę!