

1. CEL KONSULTACJI

Działając w ramach projektu pn. „Budowa linii tramwajowej łączącej ul. Brożka oraz Kampus UJ wraz z systemem sterowania ruchem i nadzoru”. zostały przeprowadzone przez Projektanta – Firmę PXM-PROJEKT-POŁUDNIE konsultacje społeczne dotyczące projektowanego przedsięwzięcia.

Celem konsultacji było przedstawienie społeczeństwu zakresu projektowanej inwestycji, a przede wszystkim zapoznanie się z opinią społeczeństwa co do zamierzonej inwestycji, wysłuchania opinii na temat ewentualnych zagrożeń, potencjalnych uciążliwości i problemów związanych z planowaną budową linii tramwajowej, przebudowy i rozbudowy ulic, przebudową istniejącej infrastruktury, oraz budową nowych obiektów związanych, jak ekrany akustyczne, budynki podstacji trakcyjnych i dworca i parkingu.

Konsultacje zostały przeprowadzone dwuetapowo, w formie elektronicznej – I etap oraz bezpośrednio – II etap.

2. I ETAP – KONSULTACJE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ

W pierwszym etapie w dniach od 21.08.2009 r do 20.09.2009 r. zostały przeprowadzone konsultacje drogą elektroniczną.

Na stronach internetowych:

www.zikit.krakow.pl

www.dzielnica8.krakow.pl

www.pxm-projekt.krakow.pl

www.krakow.pl

została umieszczona ankieta z sześcioma pytaniami, na które mogli odpowiedzieć biorący udział w ankiecie mieszkańcy. Każda ankieta została przyjęta przez system i przesłana do bazy danych Projektanta w momencie jej wysłania, pod warunkiem wypełnienia danych kontaktowych i zaznaczenia preferowanej przez uczestnika odpowiedzi na poszczególne pytanie.

Ankiety niewypełnione nie były brane pod uwagę przez system komputerowy.

Dodatkowo w przypadku trzech pytań każdy uczestnik miał możliwość przedstawienia swoich własnych propozycji.

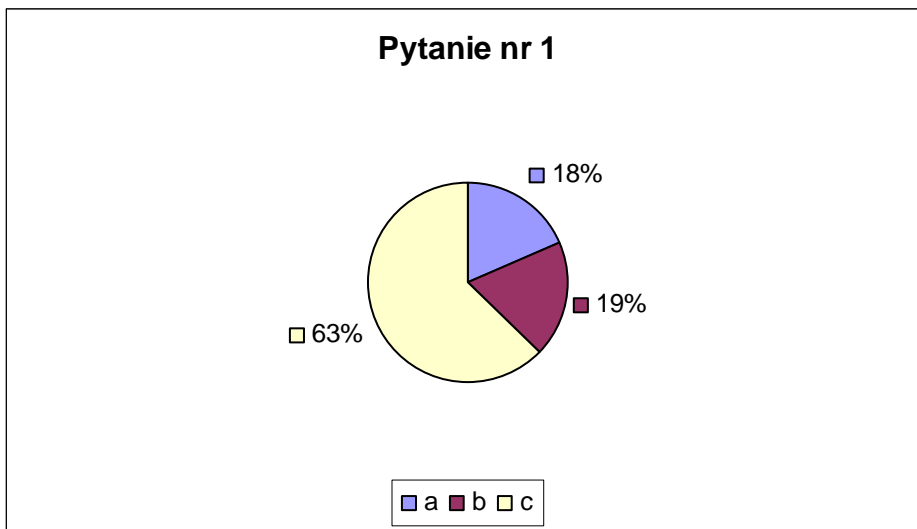
Wpłynęły: 962 ważne ankiety. Wymogiem ważności danych ankiety było podanie danych osobowych.

Poniżej przedstawimy wyniki ankiety.

2.1 Wyniki ankiety w ramach konsultacji społecznych KRAKOWSKI SZYBKI TRAMWAJ III KAMPUS UJ

1. Czy Pana/-i zdaniem po przebudowie ul. Grota-Roweckiego stan środowiska w Pana/-i miejscu zamieszkania:

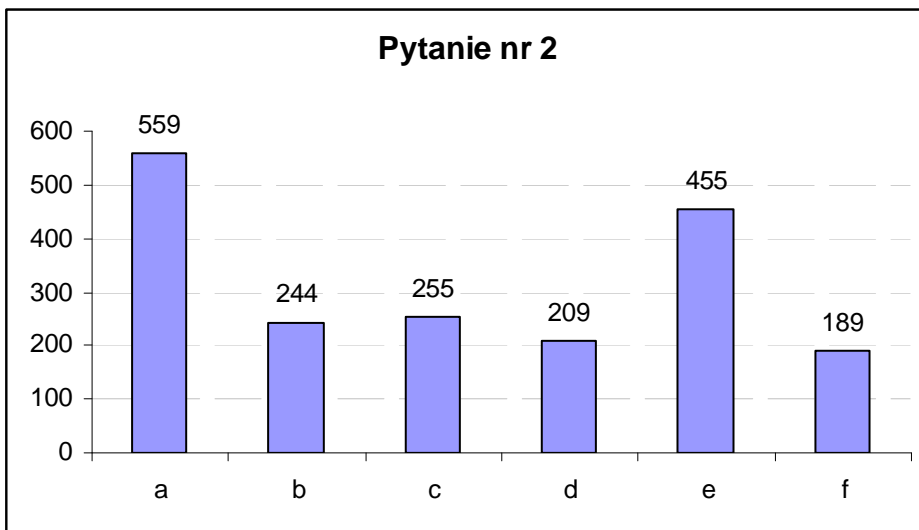
- a) nie ulegnie istotnej zmianie,
- b) pogorszy się w stosunku do stanu obecnego,
- c) poprawi się z uwagi na zwiększenie płynności ruchu i zastosowanie zabezpieczeń przed hałasem



2. Jaki rodzaj uciążliwości związanej z przebudową ul. Grota-Roweckiego budzi Pana/-i największy niepokój (można wybrać więcej niż 1 odpowiedź):

- a) hałas
- b) zanieczyszczenie powietrza
- c) wycinka drzew
- d) zajęcie terenu
- e) zbliżenie się ulicy do budynków mieszkalnych
- f) inne (jakie?).....

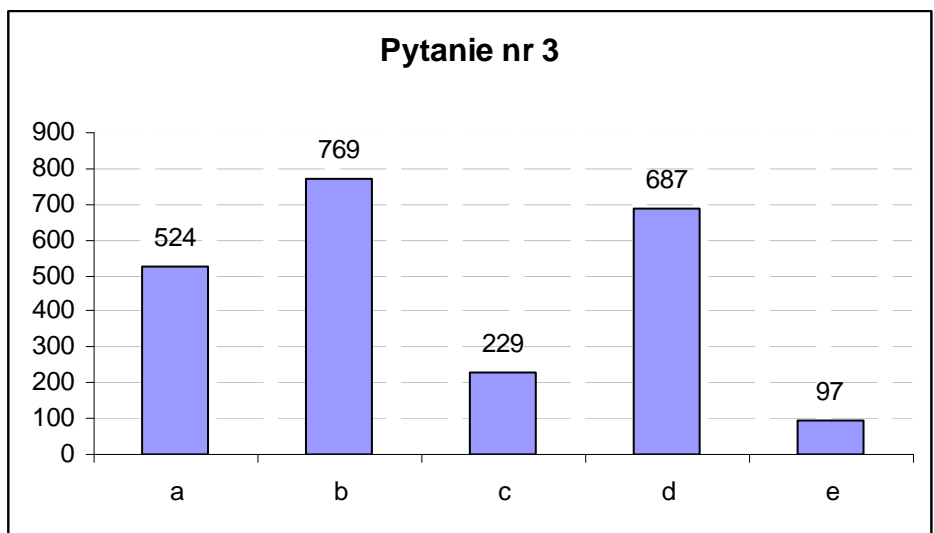
Odpowiedzi na pytanie nr 2 oraz pytanie nr 3 nie sumują się do 100, ponieważ są wielokrotnego wyboru.



3. Jakiej rekompensaty dla środowiska oczekiwali Pan/i w związku z przebudową ul. Grota-Roweckiego (można wybrać więcej niż 1 odpowiedź):

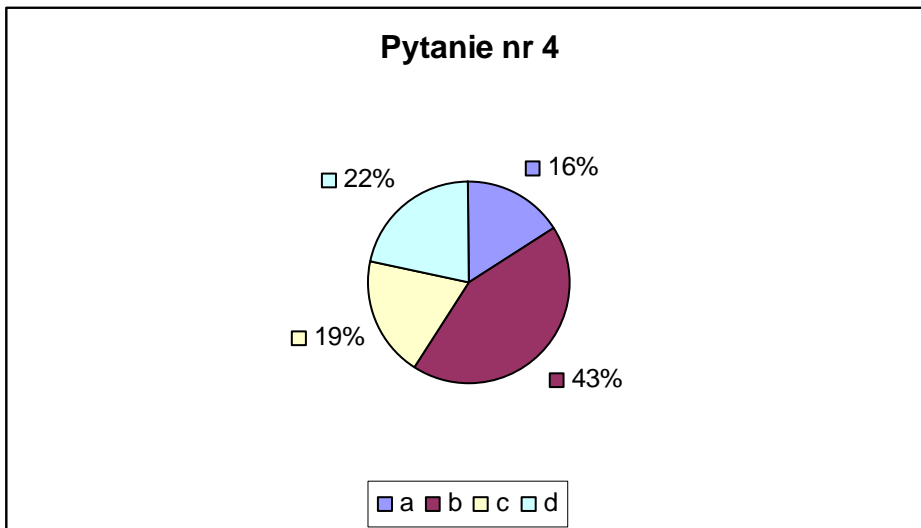
- a) budowy ekranów akustycznych
- b) zasadzenia pasów ochronnej zieleni
- c) przeprowadzenia badań stanu środowiska (hałasu, zanieczyszczenia powietrza)
- d) działań ogólnych na rzecz poprawy stanu środowiska na terenie dzielnicy (zwiększenie ilości terenów zielonych, rekreacyjnych, zorganizowanie systemu segregacji odpadów itp.)
- e) inne (jakie?).....

Odpowiedzi na pytanie nr 2 oraz pytanie nr 3 nie sumują się do 100, ponieważ są wielokrotnego wyboru.



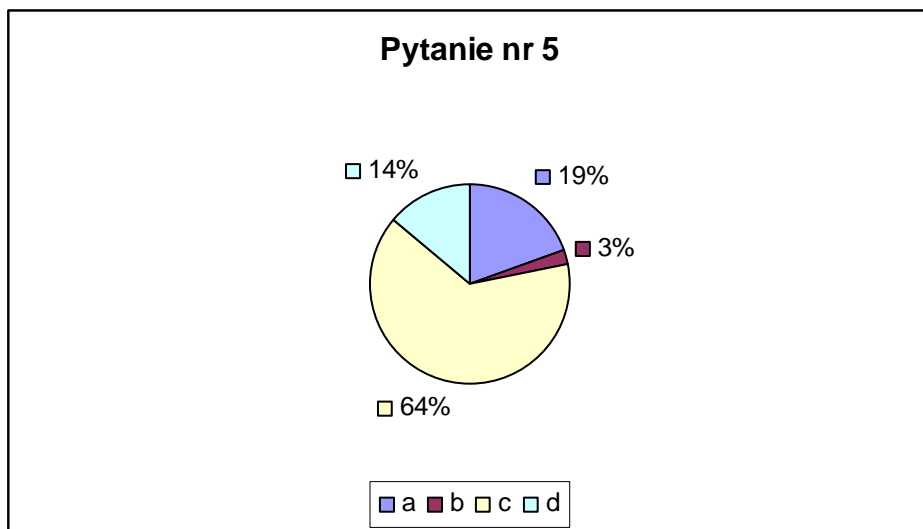
4. Jaki rodzaj ekranów akustycznych powinien być Pana/-i zdaniem zastosowany:

- a) ekrany przezroczyste
- b) ekrany nieprzezroczyste, porośnięte zielenią
- c) jest mi to obojętne, ważne żeby spełniały swoją rolę
- d) w ogóle jestem przeciw ekranom akustycznym



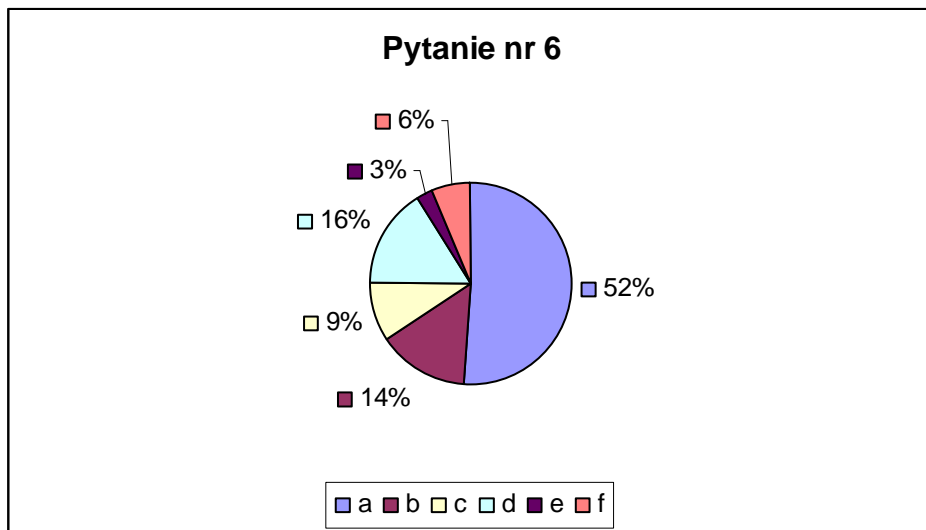
5. Czy po przebudowie ul. Grota-Roweckiego wraz z budową szybkiego tramwaju i ścieżki rowerowej będzie Pan/-i korzystać z własnego samochodu:

- a) tak samo często jak teraz
- b) częściej, gdyż poprawią się warunki ruchu
- c) rzadziej, częściej będę wybierał tramwaj
- d) rzadziej, częściej będę wybierał rower



6. Który z niżej przedstawionych wariantów prowadzenia trasy tramwajowej najbardziej zaspokaja Pana/-i potrzeby komunikacyjne:

- a) wariant z torowiskiem poza pasem jezdni, torowisko po północnej stronie ulicy,
- b) wariant z torowiskiem poza pasem jezdni, torowisko po południowej stronie ulicy,
- c) wariant mieszany, torowisko częściowo w pasie rozdzielającym jezdnie a częściowo po jednej ze stron ulicy,
- d) wariant z odejściem torowiska wzdłuż ul. Norymberskiej – Pychowickiej i rezygnacja z tramwaju na odcinku ul. Norymberska – Brożka,
- e) w ogóle nie potrzebna jest realizacja linii tramwajowej w ciągu ul. Grota Roweckiego – Bobrzyńskiego,
- f) inne



2.2 Dodatkowe odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie.

Dodatkowe odpowiedzi na pytanie 2 F (Jaki rodzaj uciążliwości związany z przebudową ul. Grota-Roweckiego budzi Pana/-i największy niepokój?) (pisownia oryginalna):

korki tworzące się w trakcie przebudowy
tródnoci z dojazdem do śrudmieścia
utrudnienia w ruchu podczas przebudowy
komunikacja w trakcie budowy
zwiększenie prędkości jadących samochodów (hałas, bezpieczeństwo)
utrudnienia w ruchu podczas przebudowy
utrudnienia w komunikacji
korki
porządna ścieżka rowerowa
ruch technologiczny i tworzące się korki
utrudnienia komunikacyjne
nie widzę żadnych uciążliwości
nie ma żadnych
utrudnienia w komunikacji drogowej (korki)
ograniczenie przepustowości Grota-Roweckiego
zwiększone na czas przebudowy korki
utrudnienia w ruchu
żadne
hałas związany z przejazdem tramwajów
drżania budynków
czasowe zamknięcie ruchu
każde utrudnienia warte są celu!
korki
przypuszczalnie budowa będzie opóźniona na każdym z etapów i będzie się przeciągać w nieskończoność - patrz rekoerdowo długi okres modernizacji mostka nad obwodnicą przy skrzyżowaniu Sidzina
żadne
zanieczyszczenie gruntu
ścieżka rowerowa
korki
korki
korki
korki
gigantyczne korki
korki związane z przemieszczaniem ciężkiego sprzętu
brak miejsc parkingowych, które ulegną likwidacji
ewentualne otwarcie ul. Zachodniej
korki
utrudnienia w ruchu pojazdów
tymczasowe korki w czasie budowy
zajęcie miejsc parkingowych
problemy z dojazdem w czasie budowy
korki
brak dojazdu do centrum i obawa że pomimo przebudowy nie zostaną zastosowane ekrany akustyczne
bezpieczeństwo (dzieci)
zwiększenie prędkości poruszania samochodów
takie jak wszystkie przy prowadzeniu inwestycji, które są nieuniknione
żadna

źle zaplanowany przebieg torowiska który będzie spowalniał tramwaj
tymczasowe utrudnienia komunikacyjne
zwiększony ruch samochodowy
brak jakichkolwiek obaw
"korki" w czasie budowy
nie budzi niepokoju
żaden - najwyższy czas
uciążliwość samej budowy
problem z wyjazdem z osiedla, bezpieczeństwo ruchu
ograniczenie ruchu w trakcie budowy (ale da się wytrzymać, jeśli będzie w końcu tramwaj)
utrudnienia w ruchu w trakcie przebudowy, bałagan w trakcie przebudowy (szczególnie błoto z
ciezarówek w całej okolicy)
sam czas przebudowy - na rok poważne utrudnienia w ruchu
korki
sposób organizacji ruchu na czas przebudowy
zwiększenie ruchu przelotowego, okolica nieprzyjazna pieszym, brak przejść dla pieszych,
mniejsza ilość zieleni, szeroka droga i ekrany akustyczne oddziela osiedle od Kampusu oraz
zieleni, izolacja i zamknięcie osiedla
korki
utrudnienia w ruchu podczas przebudowy
utrudnienia w ruchu pojazdów
typowy dla budowy
zmiana komunikacji wewnętrznej, utrata miejsc parkingowych
zmiana w komunikacji wewnętrznej, utrata miejsc parkingowych
długi czas przebudowy i korki
problemy z dojazdem do centrum miasta w trakcie przebudowy
korki!!!! proszę to zrobić szybko i z głową!!!
czasowe utrudnienia w ruchu na przebudowywanej drodze
pozostawienie komisji na miejscu (należy zmienić jego miejsce)
utrudnienia ruchu
utrudnienia ruchu
utrudnienia w dojeździe w czasie budowy
utrudnienia w komunikacji z centrum
uciążliwości związane z budową
korki
utrudnienia komunikacyjne związane z budową
zastąpienie widoku na krajobraz (wzgórze Lasku Wolskiego)
utrudnienia komunikacyjne
utrudnienia komunikacyjne w czasie budowy
zwiększony ruch pojazdów i ludzi
przyniesie same korzyści - gorzej niż być nie może
zła organizacja ruchu podczas budowy
zatory komunikacyjne
korki
utrudnienia komunikacyjne w trakcie przebudowy
utrudnienia w ruchu w trakcie przebudowy
utrudnienia komunikacyjne w trakcie przebudowy ulic
1. tramwaj powinien przebiegać po stronie osiedli mieszkaniowych, aby zmniejszyć kolizyjność
pieszych z ruchem samochodowym; 2. ścieżki rowerowe po stronie UJ (mniejsza ilość
pieszych i mniejszy ruch samochodowy przecinający tak zlokalizowaną ścieżkę)
trudności z przekraczaniem ulicy przez pieszych
trudności komunikacyjne
jeszcze większe korki
żadne
czasowe utrudnienia w ruchu
utrudnienia w ruchu

EKRANY AKUSTYCZNE (proszę, nie róbcie z Ruczaju zamkniętego getta, ekrany to wróg miasta, szkoda, że jeszcze mało o tym wiecie)

żadne, tramwaj jest ekologicznym środkiem lokomocji

KORKI

korki związane z remontem

utrudnienia w ruchu

utrudnienia w ruchu

trudności komunikacyjne

korki na czas remontu

czasowe utrudnienia w ruchu

żadnych!

Spowolnienie ruchu przez budowę kolejnych sygnalizacji świetlnych

zakłócenia w ruchu ulicznym

brak niepokoju

jeszcze większe "korki" w trakcie przebudowy

korki

korki w czasie przebudowy

podczas przebudowy będą korki

utrudnienia w ruchu w trakcie przebudowy

utrudnienia w ruchu w czasie remontu

utrudnienia komunikacyjne w trakcie robót budowlanych

utrudnienia komunikacyjne w trakcie robót budowlanych

żadne

utrudnienia w ruchu

ograniczenia ruchu pojazdów

korki i utrudnienia w ruchu w czasie budowy

jeszcze większe korki

konieczność przejścia przez ulice, aby dojść do przystanku tramwajowego

utrudnienia w komunikacji w okresie przebudowy

utrudnienia w ruchu, korki

żadne! oprócz korków w czasie przebudowy, potem może być już tylko lepiej

trudności z opuszczeniem osiedla

zabranie miejsc parkingowych i utrudnienie komunikacji na drogach wewnętrznych przy bloku 11, 15

utrudnienia komunikacyjne

olbrzymie zatoki uliczne - potocznie korki

natężenie ruchu, już obecnie trudno jest przejść na drugą stronę ulicy

Zbyt duża ilość sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach

korki

nagminne nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości - dziś to już problem, generujący hałas i

niebezpieczne sytuacje (proszę zweryfikować ilość potrażeń pieszych i rowerzystów w tym

rejonie), w przypadku drogi dwujezdniowej zagrożenie ewidentnie wzrośnie - chyba, że

przewidziany zostanie SKUTEKZNY system znaczącego ograniczania prędkości (40-50 km/h),

wtedy jednak przepustowość trasy nie wzrośnie w sposób wyraźny, co stawia pod znakiem

zapytania sensowność i celowość jej przebudowy

utrudnienia komunikacyjne

dalsze zwiększenia deweloperów w rejonie Ruczaju

zakorkowanie ruchu samochodowego

uważam, że szybki tramwaj i poszerzenie drogi jest priorytetem

utrudnienia na drodze wynikłe z remontu, korki

korki

korki

kłopoty komunikacyjne

idealnie by było, gdyby miasto zabudowywując nowe obszary zostawiało enklawy dzięki

przyrody (połączone korytarzami, a nie wyspy)

likwidacja parkingów po stronie płd. ulicy G-R
spadek wartości naszego mieszkania
spadek wartości naszego mieszkania
Pogorszenie estetyki miasta spowodowane ekranami akustycznymi.
Pozbawienie posesji Gr-Row. 11 miejsc parkingowych
większe korki uliczne
trudności w komunikacji na czas budowy
utrudnienia komunikacyjne w trakcie przebudowy
zmniejszenie ilości miejsc parkingowych przy budynkach
żaden
korki
że nowe rozwiązanie nie będzie wystarczająco zdecydowane aby usunąć korki na
przynajmniej najbliższe 20 lat - bo wcześniej następnego remontu nie można się spodziewać.
korki
korki
korki
zmniejszenie ilości miejsc parkingowych
nie mam
długotrwałe prace, zwiększenie ruchu pojazdów
Trudna przeprawa rowerem
utrudnienia w komunikacji
ekrany - niedopuszczalne!
wymiana okien na dźwiękoszczelne w budynkach mieszkalnych w strefie oddziaływania hałasu
korki, dojazd do mieszkań na koniec Ruczaju będzie uciążliwy w trakcie remontu

korki
korki
korki, utrudnienia w ruchu
sama przebudowa
korki
pogorszenie bezpieczeństwa przechodniów przez oddzielenie osiedla od chodnika ekranami
nie przeszkadza, bo rozbudowa jest konieczna
żadne, bo ulica wymaga przebudowy
zmniejszenie się chodnika i miejsca dla rowerów
termin wykonania zbyt odległy
na wiosnę chcę przeprowadzić remont mam obawy że popęłają mi płytki gdy wprowadzony
będzie ciężki sprzęt nie wiem czy mogę domagać się odszkodowania gdyby to miało miejsce
Żeprzystanek nie będzie wystarczająco blisko "pychowickiej 18", lubię mieć przystanek blisko
bloku, bo mam kręcone włosy, które prostuję i jak pada muszę szybko biec do mieszkania.
żadne

Dodatkowe odpowiedzi na pytanie 3 E (Jakiej rekompensaty dla środowiska oczekiwaliby Pan/-i w związku z przebudową ul. Grota-Roweckiego?) (pisownia oryginalna):

zachowanie naturalnych wielkopowierzchniowych terenów zielonych na północ od ul. Obrońców Helu i Winnickiej - jest to teren wykorzystywany do uprawiania sportów (M.in. przez biegaczy, modelarzy, rowerzystów)
budowy "zielonego torowiska" tak jak na trasie Krowodrza Górka - Dworzec Towarowy
budowa chodnika przy ul. Pychowickiej i ścieżki rowerowej

budowa parków i terenów wypoczynkowych dla mieszkańców w okolicy Kampusu UJ
zmiany tras autobusów
zapewnienia pieszym (dzieciom) bezpiecznego przejścia przez torowisko i jezdnię
budowa parków

schowanie linii wysokiego napięcia pod ziemią, budowa szerokich wydzielonych od chodnika dróg rowerowych wraz z odejściami m.in. na Zakrzówek, Łąki Pychowickie.
budowa przedszkoli dla najsłabszych i bezbronnych organizmów żyjących w naszym otoczeniu
park z zapleczem sportowym, boiskami, kortami
Przyspieszenie budowy kładki pieszo-rowerowej na wysokości Salwatora (rejon Kasztelańskiej). Dzięki temu podróż rowerem z Ruczaju w rejon uczelni AGH, UP byłaby rzeczywistą alternatywą dla podróży samochodem/autobusem/tramwajem
likwidacja napowietrznej linii energetycznej wzdłuż Grota-Roweckiego na rzecz instalacji podziemnej
fotoradary dla utrzymania niższych predkosci (halas)
środowisko w amtych okolicach ma się świetnie
Takie prace należy wykonywać szybko! Są na to technologie np. pracy na 2 lub 3 zmiany z zachowaniem ciszy przy pracach nocnych. Nawazniejsze by skrócić czas prac!!!!
zapewnienie odpowiednich zjazdów/wjazdów z osiedli
poprawa stanu terenów zielonych
ekrany akustyczne tam gdzie to naprawdę konieczne, ekrany o minimalnej wysokości (może torowisko puszczone poniżej poziomu ulicy?)
Stworzenie zorganizowanego parku, terenu zielonego, z miejscem do zabaw dla dzieci, boiskami dla młodzieży (vide: tereny rekreacyjne w Mistrzejowicach (os Boh Września))
wytyczenie terenów zielonych pomiędzy osiedlami, które nie będą zabudowywane - tam, gdzie jeszcze się da (nie stoi blok przy bloku)
szpalery drzew i zieleni dzwiekochlonnej, małej architektury, infrastuktury dla mieszkańców a nie tylko transportowej
budowa parku i placu zabaw dla dzieci
stworzenia parku dla dzieci z dużym placem zabaw, tego w tej dzielnicy brakuje
budowa parku np obok stadniny koni przy Kobiezyńskiej
parku dla psów. Zabierają Państwo z roku na rok coraz więcej terenów zielonych
zagospodarowanie terenów między stadniną a interbud
ścieżki dla rowerów
zagospodarowanie okolicy Zakrzówka w celach rekreacyjnych, budowa ścieżek spacerowych i rowerowych
budowa ścieżki rowerowej
budowa kolejnych ulic równoległych do ulicy Bobrzyńskiego, by rozładować ruch z kierunku autostrady do centrum Krakowa i na Tarnów, Rzeszów, itd.
zieleni niska i wysoka, istniejącą jezdnię przeznaczyć tylko dla ruchu lokalnego, a od północnej strony poprowadzić jezdnię w głębokim wykopie dla ruchu przelotowego
dokończenie tworzenia parku miejskiego na terenie Krakowskiego Klubu Jazdy Konnej przy ul. Kobierzyńskiej, koniecznie należy ustawić ekrany oddzielając ul. Bobrzyńskiego od istniejących osiedli m.in. Inter-Budu
Użycie asfaltów tzw. cichych - nie powodujących takiego szumu i hałasu jak obecne.
Ograniczenie ruchu ze Skawiny!
większa płynność w ruchu, dzięki której nie będą auta wytwarzały spalin stojąc w miejscu
plac zabaw dla dzieci, boiska trawiaste lub o podłożu utwardzonym, ale nie asfalt. Dodatkowo ekrany akustyczne umożliwiające łatwe czyszczenie graffiti lub ciemne (trudniej zabrudzić farbą).
budowa parku
nie zabudowywanie Zakrzówka, ani pasu zielonego wzdłuż tynieckiej
\"zielone\" tory jak na Cichy Kącik
Stworzenie parku w rejonie os Europejskiego
ekologicznych autobusów
żadnej
zielone ekrany podobnie jak na ul. opolskiej
zdecydowanie 2-3 duże parki; w okolicy zupełnie brakuje tego typu przestrzeni publicznej
żadna rekompensata nie będzie zadowalająca
Przygotowanie miejsc parkingowych w zamian za zabrane tereny do parkowania

równoległej rozbudowy systemu dróg dojazdowych na terenie kampusu UJ oraz SSE Pychowice

nie ma żadnego parku - terenu zieleni, alejek spacerowych itp.

lepszego planowania w przyszłości, obecnie nie ma miejsca na szybki tramwaj ścieżki rowerowe ze światłami BEZ GUZIKÓW

1. odsunięcie głównych pasów drogowych (drogi dwujezdniowej) z rejonów mieszkalnych w kierunku rejonów komercyjno-uczelnianych w kier. pn-zach od aktualnego ciągu Grota-Roweckiego/Bobrzyńskiego (gdzie potencjalny hałas, szczególnie nocą byłby mniej uciążliwy)
2. zakaz poruszania się samochodów ciężarowych po godz. 23 w pobliżu rejonów mieszkalnych (tak jak to ma miejsce przy wjeździe na Al. 29 Listopada na wysokości estakady wzdłuż ul. Opolskiej).

budowa zorganizowanej przestrzeni zieleni miejskiej w dzielnicy

przejścia podziemne przy osiedlach

odciążenie trasy poprzez obwodnice

takiego zaprojektowania inwestycji aby uniknąć degradacji terenów mieszkalnych ze względu na czynniki wymienione w punkcie 2

zmniejszenie emisji spalin związane ze zmianą komunikacji samochodowej na tramwajową idealnie by było, gdyby miasto zabudowywując nowe obszary zostawiało enklawy dzikiej przyrody (połączone korytarzami, a nie wyspy)

zachowanie ilości miejsc parkingowych

nie budowanie ekranów akustycznych w tamtym miejscu - ze względu na zwierzęta i krajobrazu

zabezpieczenie mieszkań na wysokich piętrach

Przebudowa ulicy z wykorzystaniem asfaltu wyciszającego, a także podbudowa torowiska redukująca drgania. Nowe "żyły" komunikacyjne nie mogą być jedynie funkcjonalne, muszą być estetyczne i zaplanowane tak, aby mieszkanie przy nich sprawiało przyjemność, a nie wpędzało w depresję.

zastosowanie materiałów wyciszających hałas u źródła

zasadzenia dużej ilości drzew po północnej stronie ulicy

sadzenie drzew, tworzenie terenów zielonych na obszarze osiedla Ruczaj

sadzenie szpalerów drzew, żywopłotów, zastosowanie technologii budowy podłoża (jezdni i torowisko) tłumiących hałas

utworzenie parku Jordanowskiego i nowego przedszkola Państwowego dla dzieci

zasadzenie drzew !!!!!!!

odciążenie trasy poprzez obwodnice

Budowa parku

zastosowanie konstrukcyjnych elementów tłumiących hałas

zastosowanie konstrukcyjnych elementów tłumiących hałas

zastosowanie konstrukcyjnych elementów tłumiących hałas

podbudowa torowiska redukująca drgania, asfalt wyciszający

Poprawa dostępności komunikacji publicznej - zwiększenie liczby połączeń.

wybudowanie porządných chodników np. przy ulicy Lubostroń i zapewnienie mieszkańcom odpowiedniej liczby miejsc do parkowania zamiast stawiania kolejnych zakazów postoju chodniki!!!!

ścieżki rowerowe, jako alternatywa dla samochodów!!!

ocieplenie bloku od strony ulicy co zmniejszyłoby hałas (na koszt miasta)

żadnych, ważne, żeby był tramwaj i blisko przystanek. Ekran akustyczny mogą wydłużyć drogę na przystanek, bo trzeba by je obejść a tego bym nie chciała.

Dodatkowe odpowiedzi na pytanie 6 F (Który z niżej przedstawionych wariantów prowadzenia trasy tramwajowej najbardziej zaspokaja Pana/-i potrzeby komunikacyjne?) (pisownia oryginalna):

proszę sprecyzować, która strona jest północna, która południowa - jestem za opcją po stronie Kampusu i Motoroli

obojętne, byle by był szybki tramwaj
najważniejsze aby był tramwaj
obojętne
najlepiej sprawdza się rozwiązanie takie, jak np.. na fragmencie Dietla: pas pomiędzy jezdniami, ale taki, na którym zmieści się również autobus
tramwaj po prawej stronie od Kampusu, poza pasem jezdni na całym odcinku do Osiedla Europejskiego
dalej od osiedla po stronie kampusu

każdy wariant mnie zadowala byleby po ludzku dojechać do Kampusu UJ
maksymalne połączenie torowiska z pasem jezdni, trzymając się północnej strony ulicy (tzn. prawej strony skręcając z ul. Kapelanka)
wariant z torowiskiem w pasie między jezdniami na całej długości
nie jest potrzebna realizacja linii ale jeśli konieczna opcja 4, torowisko poza pasem od północnej strony
Najlepiej by było, gdybyście wybudowali trasę szybkiego tramwaju na Azory i stąd poprowadzili ją tamtą trasą. Bo na tramwaj na tym wciąż rozrastającym się osiedlu, czekamy od ponad 30 lat. Od dnia, w którym zaczęliście obiecywać.

trasa przedłużona ul. Bunscha do skrzyżowania z ul. Babińskiego
torowisko w pasie rozdzielającym wraz z pasem dla autobusów
torowisko wraz z pasem dla autobusów po południowej stronie ulicy
Bezwzględnie torowisko poza pasem jezdni, po stronie północnej. Dodatkowo, jeżeli nie przewiduje się bezpośredniego połączenia linią tramwajową na trasie Kampus UJ-Łagiewniki-Korona i dalej (bądź w kierunku Bieżanów Nowy, bądź centrum miasta) wariant z odejściem torowiska wzdłuż ul. Norymberskiej-Pychowickiej i rezygnacja z tramwaju na odcinku ul. Norymberska-Brożka. Jednak sensowniejsze wydaje się uwzględnienie takiej linii i budowa torowiska do Brożka, gdyż dojazd do Kampusu UJ staje się dużo łatwiejszy dla mieszkańców rejonu Rondo Matecznego i całego południowo-wschodniego Krakowa.
Poprowadzenie torowiska wzdłuż Kobierzyńskiej, ale odejście na wysokości firmy Kegel-Błażusiak.

torowisko po południowej, od Norymberskiej jak najszybsze (czasowo) połączenie z centrum
Jest mi obojętne, którą poprowadzi trasa byle był tramwaj

obojętne
dowolny wariant pokrywający zasięgiem całą ulicę Bobrzyńskiego + tramwaj nocny
nieważne, byle w ogóle zbudowano linię tramwajową
wspólny pas dla tramwajów i autobusów, pomiędzy pasami jezdni dla pozostałych pojazdów, z odejściem torowiska wzdłuż ul. Norymberskiej - Pychowickiej
wystarczy dodać dwie lub jedną dodatkową linię autobusową i poszerzyć ulicę

nie po stronie bloków, tylko od strony budynków firm
przedłużenie linii tramwaju do Skotnik
nie ma to dla mnie większego znaczenia, oby był tramwaj i rekompensata dla środowiska i mieszkańców za zabranie zielonych terenów
Budowa linii tramwajowej powinna stanowić odrębne przedsięwzięcie inwestycyjne, w całości po południowej stronie ulicy i powinna być wykonana przed przebudową jezdni
torowisko poza pasem jezdni dla aut, wspólne dla autobusów i tramwajów, po stronie północnej
połączenie opcji 2 i 4: wariant z torowiskiem poza pasem jezdni, torowisko po południowej stronie ulicy (osiedla mieszkaniowe - mniejsze wykorzystanie przejść dla pieszych) ORAZ wariant z odejściem torowiska wzdłuż ul. Norymberskiej - Pychowickiej (skrócenie czasu dojazdu do centrum - największe potoki ruchu)
linia wzdłuż ul. Bobrzyńskiego, bez znaczenia która strona

Tylko i wyłącznie wspólny pas autobus i tramwaj obok istniejącej jezdni- raz a dobrze załatwić temat komunikacji na tym odcinku!!
jest mi to obojętne, ważne, żeby był tramwaj
jakikolwiek

wariant z torowiskiem poza pasem jezdni, torowisko po północnej stronie ulicy bobrzyńskiego aż do końca, czyli do ul. Czerwonych Maków. (dalej od osiedli, mniejszy hałas i ułatwiony ruch dla wyjeżdżających z osiedli po południowej stronie - po północnej stronie nie ma żadnych osiedli).

torowisko od strony łąk poza pasem jezdni
wariant z tramwajem po stronie kampusu uj
wariant jest mi obojętny

torowisko poza pasem jezdni, po obojętnie której stronie
jak najdalej od osiedli

tramwaj po północnej stronie Campusów i do centrum miasta, a nie do Brożka

jest to dla mnie bez znaczenia, ważne żeby tramwaj powstał

jeśli nie będzie zabrany teren parkingów i zieleni to wariant z odejściem torowiska wzdłuż ul Norymberskiej - Pychowickiej i rezygnacja z tramwaju na odcinku ul Norymberska - Brożka, w przeciwnym przypadku wariant z torowiskiem poza pasem jezdni, torowisko po północnej stronie ulicy

którykolwiek wariant z torowiskiem poza pasem jezdni, jeżeli potrzebne jest obejście Norymberska-Pychowicka i nie zmieni to płynności przejazdu tramwaju, to takie rozwiązanie też może być

inne albo wariant z odejściem, albo po pn. Nie po pd.

wzdłuż ulic Grota Roweckiego, Pychowicka, Kobierzyńska, Kapelanka.

torowisko częściowo wspólne dla tramwaju i autobusu

wariant z linią tramwajową wzdłuż ulic Grota-Roweckiego - Pychowicka - Kobierzyńska - Kapelanka, bez odcinka do ul. Brożka

nie wiem

torowisko poza pasem jezdni, przedłużone do ulicy skotnickiej lub Skawiny

zgodny z ustaleniami obowiązującego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa

wariant z linią po północnej stronie jezdni, odejście do ul. pychowickiej na wysokości firmy Kegel: <http://przestrzen.krakow.pl/content/366>

torowisko poza pasem jezdni - po południowej stronie ulicy - i konieczne przy Grota Roweckiego - Bobrzyńskiego - jeżeli zamierzacie je pominąć to lepiej wcale nic nie budujcie jest mi to obojętne jak będzie torowisko, byle by ten tramwaj był - znacznie ułatwiłoby to komunikację ;)

torowisko poza pasem jezdni, bez skrzyżowań z drogami tak aby tramwaje nie musiały się zatrzymywać. Odnośnie pytania 5, wybór pomiędzy tramwajem a rowerem będzie zależał od pogody.

wariant poza pasem jezdni, torowisko po północnej stronie ulicy, pominięcie ul. Brożka - przejazd z tyłu Tesco

projekt Krakowskiego Stowarzyszenia Przystanki-Ludzie -Miasto

lepiej po południowej stronie ulicy, gdyż większość zamieszkałych osiedli jest po tej stronie, ale ważne żeby tramwaj powstał jak najszybciej po dowolnej stronie ulicy

Całkowite pominięcie ul. Grota Roweckiego 15 (gdzie najbliżej podchodziłaby ulica z torowiskiem) oraz bloku Grota Roweckiego 11. Bardzo prosimy o pozostawienie nam drzew i zieleni przy ul. Grota Roweckiego 15 jest to dla nas bardzo ważneALX

inne jak najbliżej budynku pychowicka 18(i jak najbliżej przystanek przy bloku)

3. II ETAP – KONSULTACJE BEZPOŚREDNIE.

W etapie drugim zostały przeprowadzone konsultacje bezpośrednie, które odbyły się w dniu 26.09.2009 w godzinach 10.00-13.00 oraz w dniu 28.09.2009 w godzinach 10.00-18.00, w Siedzibie Biura Rady i Zarządu Dzielnicy VIII przy ul. Praskiej 52 w Krakowie, przy udziale przedstawicieli Inwestora – ZIKiT w Krakowie oraz Projektanta.

Podczas dwudniowych konsultacji mieszkańcy mieli możliwość zapoznać się z wyłożonymi planami zagospodarowania inwestycji dla trzech wariantów przebiegu linii tramwajowej, zadawać pytania dotyczące przedsięwzięcia oraz przekazać ewentualne uwagi na kartach ankiet po uprzednim zapisaniu się na liście obecności w konsultacjach społecznych.

Główne problemy wskazane przez uczestników bezpośrednich konsultacji społecznych:

- zminimalizowanie drgań powstających w wyniku budowy torowiska tramwajowego – szczególnie w miejscach zbliżenia torowiska do zabudowy mieszkalnej,
- udostępnienie parkingu typu „Park&Ride” na noc mieszkańcom os. Europejskiego – ogromne problemy mieszkańców ze znalezieniem od godz. 20.00 wolnych miejsc parkingowych,
- kontynuacja ścieżki rowerowej od „Kauflandu” w kierunku Zakrzówka i dalej ul. Kapelanki,
- kontynuacja ścieżki rowerowej od obecnego ronda (os. Europejskie) w kierunku ścieżki rowerowej przy wale Wisły na Tynec,
- doprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grota Roweckiego do ul. Kapelanka,
- rozpoczęcie prac projektowych mających na celu w przyszłości schowanie linii tramwajowej pod ziemią i utworzeniu w jej miejsce następnych pasów ruchu samochodowego,
- doprowadzenie ekranów akustycznych do skrzyżowania ul. Grota Roweckiego i ul. Kobierzyńskiej,
- zaprojektowanie ekranów akustycznych, tam gdzie to możliwe, w pasie zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem – ochrona pieszych przed hałasem oraz spalinami,
- propozycja stosowania ekranów akustycznych „zielonych” ze względu na znacznie lepsze tłumienie hałasu,
- mieszkańcy bloku nr 15 zlokalizowanego przy ul. Grota Roweckiego, ze względu na znaczne przybliżenie bloku do jezdni i możliwe zaciemnienie zaproponowali zastosowanie ekranów akustycznych „przeźroczystych”,
- propozycja zaprojektowania zatoki autobusowej na ul. Grota Roweckiego od strony ul. Lipińskiego – lokalizacja korzystna dla osób odjeżdżających we wszystkie kierunki – także

do Łagiewnik,

- sugestia wykonania przerw w ekranach akustycznych na ul. Grota Roweckiego od strony ul. Gronostajowej – dla osób wychodzących z Kampusu UJ na przystanek autobusowy,
- przewidzenie ekwiwalentu w postaci zabudowy działki pod parking (98/49 i 98/50 obr. 31 Kraków-Podgórze) dla nieruchomości przy ul. Grota Roweckiego 11.

4. WNIOSKI.

Po zakończeniu przeprowadzonych dwuetapowych konsultacji społecznych zostały przeanalizowane wszystkie ankiety pod kątem odpowiedzi na pytania oraz uwag i wniosków w nich zawartych.

Otrzymano cenne informacje na temat poziomu akceptacji społecznej dla przedsięwzięcia oraz liczne uwagi dotyczące konkretnych rozwiązań projektowych.

Informacją najistotniejszą z punktu widzenia celu konsultacji, jest informacja o akceptacji społecznej dla projektu jako całości, akceptacji preferowanego wariantu przebiegu tramwaju, akceptacji zastosowania ekranów akustycznych.

Uzyskano szereg propozycji dotyczących lokalnych rozwiązań projektowych, które zostaną wzięte pod uwagę przez Projektanta i wprowadzone do projektu po zaakceptowaniu przez Inwestora.

Nie wszystkie propozycje mogły być oczywiście wzięte pod uwagę z racji tego, że często wykraczały poza ramy tego przedsięwzięcia, były niezgodne z przepisami prawa budowlanego czy też innymi, wskutek czego nie mogły by zostać zrealizowane.

W wielu przypadkach propozycje odzwierciedlały subiektywne życzenia poszczególnych osób, które często były w sprzeczności z propozycjami wystosowanymi przez innych mieszkańców.

Wyniki konsultacji społecznych zostaną uwzględnione w opracowywanej dokumentacji formalno prawnej niezbędnej dla uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla tego przedsięwzięcia.