

Inwestor:



**Trasa Łagiewnicka SA
w Krakowie**

Trasa Łagiewnicka S.A.
ul. Zbrojarzy 78, 30-412 Kraków

Jednostka projektowa:



Lider Konsorcjum
MP Sp. z o.o. Sp. K
ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków



Partner Konsorcjum:
Mosty Katowice,
ul. Rolna 12, 40-555 Katowice

Nazwa inwestycji:

**Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej
(węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)**

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Stanowisko:

Imię i nazwisko:

Podpis:

Kierownik Zespołu

Mgr inż. Krzysztof Markowicz

Spis treści

1. Przedmiot opracowania	4
2. Podstawa prawna	4
3. Opis inwestycji.....	4
3.1 Lokalizacja zadań inwestycyjnych	4
3.2 Cel i zakładany efekt zadań inwestycyjnych.....	5
3.3 Warianty Inwestycji	5
3.4 Projektowane zagospodarowanie terenu Trasa Zwierzyniecka	8
3.4.1 Wariant 1	8
3.4.2 Wariant 2	9
3.4.3 Wariant 3	11
3.4.4 Wariant 4	12
3.5 Projektowane zagospodarowanie terenu Trasa Pychowicka	14
3.5.1 Wariant 5	14
3.5.2 Wariant 6	16
4. Organizacja i przebieg konsultacji.....	16
4.1 Cel konsultacji	16
4.2 Informowanie o konsultacjach	17
4.2 Przebieg konsultacji	20
4.4 Kalendarium podsumowujące informowanie w serwisie internetowym Obywatelki Kraków: https://obywatelski.krakow.pl	31
4.5 Kalendarium podsumowujące informowanie na profilu Miejskiego Centrum Dialogu w Krakowie na Facebooku i Instragramie	35
4.6 Główne postulaty zgłaszane podczas procesu konsultacji.....	36
4.7 Opinia Projektanta do zgłoszonych postulatów	43
4.8 Zestawienie zgłoszonych wniosków, protestów, opinii	47
5. Koreferat.....	47
6. Podsumowanie	51
Kopie artykułów prasowych dotyczących konsultacji społecznych	54
CZEŚĆ RYSUNKOWA.....	60
PREZENTOWANE WARIANTY TRASY PYCHOWICKIEJ I TRASY ZWIERZYNECKIEJ PODCZAS KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	61

Spis ilustracji:

Rysunek 1 Plakat informujący o inwestycji	19
Rysunek 2 Formularz konsultacyjny dla Zadania I - Trasa Pychowicka, udostępniony podczas procesu konsultacji.....	23
Rysunek 3 Formularz konsultacyjny dla Zadania II - Trasa Zwierzyniecka, udostępniony podczas procesu konsultacji.....	23

Spis rysunków:

1. Trasa Zwierzyniecka- Wariant nr 1 – Rysunek od 1-3
2. Trasa Zwierzyniecka- Wariant nr 2 – Rysunek od 1-3
3. Trasa Zwierzyniecka- Wariant nr 3 – Rysunek od 1-3
4. Trasa Zwierzyniecka- Wariant nr 4 – Rysunek od 1-3
5. Trasa Pychowicka - Wariant nr 5 – Rysunek od 1-2
6. Trasa Pychowicka - Wariant nr 6 – Rysunek od 1-2

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych dla zadania pn.: „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)”.

2. Podstawa prawna

Zamówienie publiczne pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)”, realizowane przez Trasa Łagiewnicka S.A. znak: WP.271.3.20.AD oraz Umowa Nr 17/2020 z dnia 21.09.2020 roku zawarta pomiędzy Trasa Łagiewnicka S.A. a Konsorcjum MP Sp. z o.o. Sp. K. – Lider i Mosty Katowice Sp. z o.o. – Partner.

3. Opis inwestycji

Przedmiotowa inwestycja jest fragmentem Trzeciej Obwodnicy miasta Krakowa, łączącym istniejącą ulicę Armii Krajowej z istniejącą Trasą Łagiewnicką.

Przedsięwzięcie zostało podzielone na dwa niezależne zadania:

Zadanie I – Odcinek Trasy Pychowickiej od końca zakresu Budowy Trasy Łagiewnickiej przy ulicy Grota Roweckiego do ulicy Księcia Józefa

Zadanie II – Odcinek Trasy Zwierzynieckiej od ulicy Księcia Józefa do Ronda Ofiar Katynia

3.1 Lokalizacja zadań inwestycyjnych

Przedmiotowy zakres obu inwestycji zlokalizowany jest na terenie województwa małopolskiego, Gmina Miejska Kraków.

Początek Trasy Pychowickiej (Zadanie I) znajduje się w rejonie nowego przebiegu ulicy Księcia Józefa. Jest to miejsce, gdzie zlokalizowany jest węzeł „Przegorzały”. Trasa Pychowicka obiektem mostowym lub tunelowym przekracza rzekę Wisłę. Po południowej stronie Wisły teren inwestycji przebiega luką terenową pomiędzy ulicą Norymberską a ulicą Sodową aż do ulicy Grota-Roweckiego. Koniec Trasy Pychowickiej dowiązuje się do układu drogowego Trasy Łagiewnickiej i zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu ulicy Grota Roweckiego i ulicy Norymberskiej. Dodatkowo w ramach zadania założono przebudowę ulicy Księcia Józefa od skrzyżowania z ulicą Mirowska do okolic Pętli Salwator.

Trasa Zwierzyniecka (zadanie II) od strony północnej dowiązana została do ulicy Armii Krajowej w rejonie ronda Ofiar Katynia i przebiega z północy na południe w istniejącym śladzie ulicy Armii Krajowej by następnie przejść przez niezagospodarowane tereny zielone i przekroczyć ulicę Mydlnicką oraz rzekę Rudawę. W rejonie przebiegu inwestycji znajduje się także Kopiec Kościuszki, ulica Wodociągowa oraz ulica Księcia Józefa, która stanowi styk trasy Zwierzynieckiej z trasą Pychowicką.

3.2 Cel i zakładany efekt zadań inwestycyjnych

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było poznanie potrzeb i uzyskanie opinii mieszkańców preferowanego zagospodarowania terenu przeznaczonego pod budowę trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej.

Podstawowymi korzyściami wynikającymi z budowy Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej będą:

- poprawa warunków przejazdu dla ruchu wewnątrz i pomiędzy dzielnicami,
- skrócenie czasów przejazdu oraz zwiększenie komfortu jazdy przy przejeździe nową drogą,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na ograniczenie dostępności drogi dla ruchu lokalnego.

Pośrednimi korzyściami wynikającymi z budowy Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej są:

- przejęcie części ruchu lokalnego i odciążenie istniejących ulic wewnątrz dzielnicowych,
- zmniejszenie emisji spalin,
- udostępnienie terenów mało atrakcyjnych ze względu na brak uporządkowanej sieci drogowej i umożliwienia inwestowania w infrastrukturę związaną z budowaną drogą.

3.3 Warianty Inwestycji

W ramach przedmiotowej inwestycji opracowano wielowariantową koncepcję przedstawiającą cztery warianty Trasy Zwierzynieckiej (od W1 do W4) oraz dwa warianty Trasy Pychowickiej (od W5 do W6). Przedstawione rozwiązania zawierały wstępne założenia projektowe i zostały sporządzone jako materiał służący do dyskusji podczas trwania procesu konsultacji społecznych. Materiały te obejmują ogólne założenia. Po zebraniu opinii, spostrzeżeń i wniosków wpływających w trakcie trwania oraz po konsultacjach społecznych,

zostanie zaproponowany wariant wynikowy. Wariant ten będzie korzystny w jak największym stopniu pod wieloma względami, a zwłaszcza środowiskowym i społecznym.

Na poniższym diagramie przedstawiono wstępne warianty obu Tras wraz z podstawowymi parametrami charakterystycznymi i możliwościami połączenia poszczególnych wariantów:

Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)

		WARIANT 1	WARIANT 2	WARIANT 3	WARIANT 4
ZADANIE II TRASA ZWIERZYNECKA	WĘZŁY	- ARMII KRAJOWEJ - ZARZECZE - BALICKI	- ARMII KRAJOWEJ - ZARZECZE - BALICKI	- ARMII KRAJOWEJ - ZARZECZE - BALICKI	- ARMII KRAJOWEJ - ZARZECZE - BALICKI
	PRZEKRÓJ TRASY GŁÓWNEJ	• 2 X 2 • DODATKOWE PASY WŁ/WYŁ	• 2 X 2 • DODATKOWE PASY WŁ/WYŁ • TOROWISKO TRAMWAJOWE W PASIE DZIELĄCYM	• 2 X 2 • DODATKOWE PASY WŁ/WYŁ	• 2 X 2 • DODATKOWE PASY WŁ/WYŁ • TOROWISKO TRAMWAJOWE W PASIE DZIELĄCYM
	TUNEL POD WZGÓRZEM ŚW. BRONISŁAWY	TUNEL DROGOWY 2 KOMORY	TUNEL DROGOWY TRAMWAJOWY 3 KOMORY	TUNEL DROGOWY 2 KOMORY	TUNEL DROGOWY TRAMWAJOWY 3 KOMORY
	RELACJE TRAMWAJOWE		WEZŁ RUCZAJ ⇔ WEZŁ BALICKI P&R PRZEGORZAŁY ⇔ WEZŁ BALICKI		WEZŁ RUCZAJ ⇔ WEZŁ BALICKI P&R PRZEGORZAŁY ⇔ WEZŁ BALICKI
		↓↑		↓↑	
ZADANIE I TRASA PYCHOWICKA	WĘZŁY	- RUCZAJ - PRZEGORZAŁY		- RUCZAJ - PRZEGORZAŁY	
	PRZEKRÓJ TRASY GŁÓWNEJ	• 2 X 2 • DODATKOWE PASY WŁ/WYŁ • PAS AUTOBUSOWO-TRAMWAJOWY		• 2 X 2 • DODATKOWE PASY WŁ/WYŁ • ODRĘBNE TOROWISKO TRAMWAJOWE	
	PRZEKROCZENIE RZ. WISŁY	MOST DROGOWO – TRAMWAJOWO - AUTOBUSOWY		TUNEL DROGOWY MOST TRAMWAJOWO-AUTOBUSOWY	
	RELACJE TRAMWAJOWE	WEZŁ RUCZAJ ⇔ P&R PRZEGORZAŁY P&R PRZEGORZAŁY ⇔ SALWATOR WEZŁ RUCZAJ ⇔ WEZŁ BALICKI P&R PRZEGORZAŁY ⇔ WEZŁ BALICKI		WEZŁ RUCZAJ ⇔ P&R PRZEGORZAŁY P&R PRZEGORZAŁY ⇔ SALWATOR WEZŁ RUCZAJ ⇔ WEZŁ BALICKI P&R PRZEGORZAŁY ⇔ WEZŁ BALICKI	
	INNE ELEMENTY	PRZEBUDOWA UL. KSIĘCIA JÓZEFA BUDOWA UL. NOWEJ KSIĘCIA JÓZEFA BUDOWA WĘZŁA PRZESIADKOWEGO P&R BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ PRZEGORZAŁY P&R - SALWATOR			

3.4 Projektowane zagospodarowanie terenu Trasa Zwierzyniecka

Parametry projektowanej drogi:

Klasa drogi:	GP
Prędkość projektowa:	70km/h
Prędkość miarodajna:	80km/h
Przekrój:	2x2
Szerokości jezdni:	7,0m (2x3,5m)
Skrajnia pionowa:	4,70m

3.4.1 Wariant 1

Trasa Zwierzyniecka od strony północnej dowiązana została do ulicy Armii Krajowej w rejonie ronda Ofiar Katynia. Na tym odcinku projektowana Trasa Zwierzyniecka przebiega z północy na południe w istniejącym śladzie ulicy Armii Krajowej do planowanej Trasy Balickiej. Ulica Armii Krajowej na odcinku dowiązania posiada przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu w każdym kierunku (2x2) oraz dodatkowe pasy ruchu w postaci odcinków włączania/wyłączania z ronda Ofiar Katynia, z ulicy Wizjonerów oraz węzła z ulicą Balicką/Bronowicką. Szerokość pasów ruchu wynosi 3,5m. Po obu stronach ulicy Armii Krajowej przewiduje się budowę chodników oraz ścieżek rowerowych. Na odcinku od ronda Ofiar Katynia do wiaduktu drogowego w ciągu ulic Balicka/Bronowicka trasa zagłębia się i przechodzi bezkolizyjnie pod układem kolejowym na którym zlokalizowany jest przystanek Kraków Bronowice. Zagłębienie Trasy Zwierzynieckiej wynoszące około 0,8m w km 0+300 wynika z konieczności zachowania wymaganej skrajni pionowej. Na południe od linii kolejowej znajduje się węzeł drogowy z ulicą Balicką/Bronowicką a teren wypłaszcza się stanowiąc taras rzeki Rudawy. Projekt przewiduje przebudowę węzła Balicka/Bronowicka w zakresie dowiązania się do istniejących łącznic oraz uwzględnienie projektowanego odrębnie parkingu P+R “Bronowice” wraz z zintegrowanym węzłem przesiadkowym. Następnie od km 0+850 trasa zagłębia się przechodząc w tunel drogowy w km 1+069 o głębokości 7,5 do 9,0m biegnący od skrzyżowania z ulicą Zarzeczce do projektowanego



węzła drogowego Armii Krajowej. Układ lokalnych ulic prowadzony będzie nad tunelem w celu minimalizacji zajętości terenu oraz ograniczenia uciążliwości powodowanych przez ruchu drogowy dla mieszkańców osiedli zlokalizowanych po zachodniej stronie ulicy Armii Krajowej. Długość tunelu, w którym przebiega Trasa Zwierzyniecka wynosi 419m i przebiega w śladzie obecnej ulicy Armii Krajowej. Wylot tunelu drogowego przewidziano w km 1+488 na wysokości załamania istniejącego przebiegu ulicy Armii Krajowej w kierunku wschodnim i planowanej budowy Trasy Balickiej w kierunku zachodnim. Projektowana Trasa Zwierzyniecka w tym miejscu nadal przebiega w kierunku południowym na głębokości 8,25m w km 1+550 w otwartym wykopie zabezpieczonym obustronnymi ścianami oporowymi. Przewidziano tu łącznicę wjazdową i wyjazdową, zapewniającą połączenie Trasy Zwierzynieckiej z układem lokalnym oraz przyszłą Trasą Balicką. Od rejonu ulicy Armii Krajowej do rzeki Rudawy tj. od km 1+500 do km 2+150, na trasie planowanej inwestycji znajdują się tereny zielone, przebiega ulica Odlewnicza, dla której przewidziano zachowanie ciągłości poprzez budowę wiaduktu nad Trasą Zwierzyniecką. Zlokalizowana jest tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i niska zabudowa wielorodzinna. Na tym terenie trasa przebiega w otwartym wykopie głębokości 8,5m w km 1+650 (rejon ulicy Odlewniczej) w ścianach oporowych na poziomie -1 by przed wałami rzeki Rudawy zagłębić się na głębokość 16m i przejść w tunel drogowy w km 2+032 długości około 2253m pod zabudowaniami wielorodzinnymi i jednorodzinnymi zlokalizowanymi wzdłuż ulic Królowej Jadwigi i Pod Sikornikiem a także pod Wzgórzem Świętej Bronisławy.

Szacunkowy koszt brutto wariantu 1: ok. 1 618 579 289 zł.

3.4.2 Wariant 2

Trasa Zwierzyniecka od strony północnej dowiązana została do ulicy Armii Krajowej w rejonie ronda Ofiar Katynia. Na tym odcinku projektowana Trasa Zwierzyniecka przebiega z północy na południe w istniejącym śladzie ulicy Armii Krajowej do planowanej Trasy Balickiej. Ulica Armii Krajowej na odcinku dowiązania posiada przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu w każdym kierunku (2x2) oraz dodatkowe pasy ruchu w postaci odcinków włączania/wyłączania z ronda Ofiar Katynia, z ulicy Wizjonerów oraz węzła z ulicą Balicką/Bronowicką. Po obu stronach ulicy Armii Krajowej przewiduje się budowę chodników oraz ścieżek rowerowych. Na odcinku od ronda Ofiar Katynia do wiaduktu drogowego w ciągu ulic Balicka/Bronowicka trasa zagłębia się i przechodzi bezkolizyjnie pod układem kolejowym na którym zlokalizowany jest przystanek Kraków Bronowice. Zagłębienie Trasy Zwierzynieckiej wynoszące około 1m w km 0+300 wynika z konieczności zachowania wymaganej skrajni pionowej. Projekt przewiduje przebudowę węzła Balicka/Bronowicka w zakresie dowiązania się do istniejących łącznic oraz uwzględnienie projektowanego odrębnie parkingu P+R “Bronowice” wraz z

zintegrowanym węzłem przesiadkowym. Przewiduje się poprowadzenie linii tramwajowej w pasie dzielącym Trasy Zwierzynieckiej z dowiązaniem do istniejącego układu torowego w ciągu ulicy Balicka/Bronowicka w kierunku południowym. Następnie od km 0+850 trasa zagłębia się przechodząc w tunel drogowy w km 1+069 o głębokości 7,5 do 8,5m biegnący od skrzyżowania z ulicą Zarzeczce do projektowanego węzła drogowego Armii Krajowej. Układ lokalnych ulic prowadzony będzie nad tunelem w celu minimalizacji zajętości terenu oraz ograniczenia uciążliwości



powodowanych przez ruch drogowy dla mieszkańców osiedli zlokalizowanych po zachodniej stronie ulicy Armii Krajowej. Długość tunelu, w którym przebiega Trasa Zwierzyniecka wynosi 445m i przebiega w śladzie obecnej ulicy Armii Krajowej. Wylot tunelu drogowego przewidziano w km 1+510 na wysokości załamania istniejącego przebiegu ulicy Armii Krajowej w kierunku wschodnim i planowanej budowy Trasy Balickiej w kierunku zachodnim. Trasa Zwierzyniecka przebiegając przez węzeł drogowy Armii Krajowej w km 1+500, posiadać będzie układ przystanków tramwajowych z bezkolizyjnymi połączeniami z ulicą Armii Krajowej (w formie przejść podziemnych). Projektowana Trasa Zwierzyniecka w tym miejscu nadal przebiega w kierunku południowym na głębokości 7,2m w km 1+550 w otwartym wykopie zabezpieczonym obustronnymi ścianami oporowymi., zapewniającą połączenie Trasy Zwierzynieckiej z układem lokalnym oraz przyszłą Trasą Balicką. Od rejonu ulicy Armii Krajowej do rzeki Rudawy tj. od km 1+500 do km 2+170, na trasie planowanej inwestycji znajdują się tereny zielone, przebiega ulica Odlewnicza, dla której przewidziano zachowanie ciągłości poprzez budowę wiaduktu nad Trasą Zwierzyniecką. Zlokalizowana jest tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i niska zabudowa wielorodzinna. Na tym terenie trasa przebiega w otwartym wykopie głębokości 7,5m w km 1+650 (rejon ulicy Odlewniczej) w ścianach oporowych na poziomie -1 by przed wałami rzeki Rudawy zagłębić się na głębokość 16m i przejść w tunel drogowy w km 2+032 długości około 2253m i przebiegać pod zabudowaniami wielorodzinnymi i jednorodzinnymi zlokalizowanymi wzdłuż ulic Królowej Jadwigi i Pod Sikornikiem a także pod wzgórzem Świętej Bronisławy.

Torowisko Tramwajowe

W niniejszym wariantcie projektuje się torowisko tramwajowe na odcinku od Bronowic w stronę Ruczaju, do granicy opracowania Trasy Pychowickiej.

Projektowane torowisko od strony Bronowic, będzie zaczynało się na istniejącym obiekcie w ciągu ulicy Balickiej nad ulicą Armii Krajowej. Zlokalizowane będzie tam skrzyżowanie z istniejącym torowiskiem tramwajowym. Torowisko będzie przebiegało w pasie dzielącym trasy głównej aż do Granicy z Trasą Pychowicką w rejonie południowego portalu tunelu przebiegającego pod wzgórzem Świętej Bronisławy.

Szacunkowy koszt brutto wariantu 2: ok. 2 351 447 486 zł.

3.4.3 Wariant 3

Trasa Zwierzyniecka od strony północnej dowiązana została do ulicy Armii Krajowej w rejonie ronda Ofiar Katynia. Na tym odcinku projektowana Trasa Zwierzyniecka przebiega z północy na południe w istniejącym śladzie ulicy Armii Krajowej do planowanej Trasy Balickiej. Ulica Armii Krajowej na odcinku dowiązania posiada przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu w każdym kierunku (2x2) oraz dodatkowe pasy ruchu w postaci odcinków włączania/wyłączania z ronda Ofiar Katynia, z ulicy Wizjonerów oraz węzła z ulicą Balicką/Bronowicką. Po obu stronach ulicy Armii Krajowej przewiduje się budowę chodników oraz ścieżek rowerowych. Na odcinku od ronda Ofiar Katynia do wiaduktu drogowego w ciągu ulic Balicka/Bronowicka znajdującego się w km 0+475, trasa zagłębia się i przechodzi bezkolizyjnie pod układem kolejowym na którym zlokalizowany jest przystanek Kraków Bronowice. Zagłębienie Trasy Zwierzynieckiej wynoszące około 0,8m w km 0+300 wynika z konieczności zachowania wymaganej skrajni pionowej. Rozbudowa trasy wiązać się będzie z koniecznością rozbiórki wiaduktów kolejowych w km 0+241 i w km 0+316, których rozpiętość jest niewystarczająca do poprowadzenia obustronnych dróg dla rowerów oraz chodników a także pasa włączania z węzła Balicka/Bronowicka. Także z uwagi na ograniczenia terenowe na odcinku tym przewidziano budowę ścian oporowych,



po stronie zachodniej od km 0+000 do km 0+430 a po stronie wschodniej od km 0+090 do 0+355. Projekt przewiduje przebudowę węzła Balicka/Bronowicka w zakresie dowiązania się do istniejących łącznic oraz uwzględnienie projektowanego odrębnie parkingu P+R “Bronowice” wraz z zintegrowanym węzłem przesiadkowym. Następnie od km 0+850 trasa zagłębia się przechodząc w tunel drogowy w km 1+069 o głębokości 7,5 do 9,0m biegnący od skrzyżowania z ulicą Zarzeczce do projektowanego węzła drogowego Armii Krajowej. Układ lokalnych ulic prowadzony będzie nad tunelem w celu minimalizacji zajętości terenu oraz ograniczenia uciążliwości powodowanych przez ruch drogowy dla mieszkańców osiedli zlokalizowanych po zachodniej stronie ulicy Armii Krajowej. Długość tunelu w którym przebiega Trasa Zwierzyniecka wynosi 419m i przebiega w śladzie obecnej ulicy Armii Krajowej. Wylot tunelu drogowego przewidziano w km 1+488 na wysokości załamania istniejącego przebiegu ulicy Armii Krajowej w kierunku wschodnim i planowanej budowy Trasy Balickiej w kierunku zachodnim. Projektowana Trasa Zwierzyniecka w tym miejscu nadal przebiega w kierunku południowym na głębokości 8,25m w km 1+550 w otwartym wykopie zabezpieczonym obustronnymi ścianami oporowymi. Przewidziano tu łącznice wjazdową i wyjazdową, zapewniającą połączenie Trasy Zwierzynieckiej z układem lokalnym oraz przyszłą Trasą Balicką. Od rejonu ulicy Armii Krajowej do rzeki Rudawy tj. od km 1+500 do km 2+150, na trasie planowanej inwestycji znajdują się tereny zielone, przebiega ulica Odlewnicza, dla której przewidziano zachowanie ciągłości poprzez budowę wiaduktu nad Trasą Zwierzyniecką. Zlokalizowana jest tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i niska zabudowa wielorodzinna. Na tym terenie trasa przebiega w otwartym wykopie głębokości 8,5m w km 1+650 (rejon ulicy Odlewniczej) w ścianach oporowych na poziomie -1 by przed wałami rzeki Rudawy zagłębić się na głębokość 16m i przejść w tunel drogowy w km 2+250 długości około 2253m pod zabudowaniami wielorodzinnymi i jednorodzinnymi zlokalizowanymi wzdłuż ulic Królowej Jadwigi i Pod Sikornikiem a także pod Wzgórzem Świętej Bronisławy.

Szacunkowy koszt brutto wariantu 3: ok. 1 622 866 119 zł.

3.4.4 Wariant 4

Trasa Zwierzyniecka od strony północnej dowiązana została do ulicy Armii Krajowej w rejonie ronda Ofiar Katynia. Na tym odcinku projektowana Trasa Zwierzyniecka przebiega z północy na południe w istniejącym śladzie ulicy Armii Krajowej do planowanej Trasy Balickiej. Ulica Armii Krajowej na odcinku dowiązania posiada przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu w każdym kierunku (2x2) oraz dodatkowe pasy ruchu w postaci odcinków włączania/wyłączania z ronda Ofiar Katynia, z ulicy Wizjonerów oraz węzła z ulicą Balicką/Bronowicką. Po obu stronach ulicy Armii Krajowej przewiduje się budowę chodników oraz ścieżek rowerowych. Na odcinku od ronda Ofiar Katynia do wiaduktu

drogowego w ciągu ulic Balicka/Bronowicka znajdującego się w km 0+475, trasa zagłębia się i przechodzi bezkolizyjnie pod układem kolejowym na którym zlokalizowany jest przystanek Kraków Bronowice. Zagłębienie Trasy Zwierzynieckiej wynoszące około 1m w km 0+300 wynika z konieczności zachowania wymaganej skrajni pionowej. Rozbudowa trasy wiązać się będzie z koniecznością rozbiórki wiaduktów kolejowych w km 0+240 i w km 0+316, których rozpiętość jest niewystarczająca do poprowadzenia obustronnych dróg dla rowerów oraz chodników a także pasa włączania z węzła Balicka/Bronowicka. Także z uwagi na ograniczenia terenowe na odcinku tym przewidziano budowę ścian oporowych, po stronie zachodniej od km 0+000 do km 0+432 a po stronie wschodniej od km 0+087 do 0+432. Projekt przewiduje przebudowę węzła



Balicka/Bronowicka w zakresie dowiązania się do istniejących łącznic oraz uwzględnienie projektowanego odrębnego parkingu P+R "Bronowice" wraz z zintegrowanym węzłem przesiadkowym. Przewiduje się poprowadzenie linii tramwajowej w pasie dzielącym Trasy Zwierzynieckiej z dowiązaniem do istniejącego układu torowego w ciągu ulicy Balicka/Bronowicka w kierunku południowym. Następnie od km 0+850 trasa zagłębia się przechodząc w tunel drogowy w km 1+066 o głębokości 7,5 do 8,5m biegnący od skrzyżowania z ulicą Zarzeczce do projektowanego węzła drogowego Armii Krajowej. Układ lokalnych ulic prowadzony będzie nad tunelem w celu minimalizacji zajętości terenu oraz ograniczenia uciążliwości powodowanych przez ruch drogowy dla mieszkańców osiedli zlokalizowanych po zachodniej stronie ulicy Armii Krajowej. Długość tunelu w którym przebiega Trasa Zwierzyniecka wynosi 442m i przebiega w śladzie obecnej ulicy Armii Krajowej. Wylot tunelu drogowego przewidziano w km 1+511 na wysokości załamania istniejącego przebiegu ulicy Armii Krajowej w kierunku wschodnim i planowanej budowy Trasy Balickiej w kierunku zachodnim. Trasa Zwierzyniecka przebiegając przez węzeł drogowy Armii Krajowej w km 1+500, posiadać będzie układ przystanków tramwajowych z bezkolizyjnymi połączeniami z ulicą Armii Krajowej (w formie przejść podziemnych). Projektowana Trasa Zwierzyniecka w tym miejscu nadal przebiega w kierunku południowym na głębokości 7,2m w km 1+550 w otwartym wykopie zabezpieczonym obustronnymi ścianami oporowymi., zapewniającą połączenie Trasy

Zwierzynieckiej z układem lokalnym oraz przyszłą Trasą Balicką. Od rejonu ulicy Armii Krajowej do rzeki Rudawy tj. od km 1+500 do km 2+150, na trasie planowanej inwestycji znajdują się tereny zielone, przebiega ulica Odlewnicza, dla której przewidziano zachowanie ciągłości poprzez budowę wiaduktu nad Trasą Zwierzyniecką. Zlokalizowana jest tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i niska zabudowa wielorodzinna. Na tym terenie trasa przebiega w otwartym wykopie głębokości 7,5m w km 1+650 (rejon ulicy Odlewniczej) w ścianach oporowych na poziomie -1 by przed wałami rzeki Rudawy zagłębić się na głębokość 16m i przejść w tunel drogowy w km 2+032 długości około 2250m pod zabudowaniami wielorodzinnymi i jednorodzinnymi zlokalizowanymi wzdłuż ulic Królowej Jadwigi i Pod Sikornikiem a także pod wzgórzem Świętej Bronisławy.

Torowisko Tramwajowe

W niniejszym wariantcie projektuje się torowisko tramwajowe na odcinku od Bronowic w stronę Ruczaju, do granicy opracowania Trasy Pychowickiej.

Projektowane torowisko od strony Bronowic, będzie zaczynało się na istniejącym obiekcie w ciągu ulicy Balickiej nad ulicą Armii Krajowej. Zlokalizowane będzie tam skrzyżowanie z istniejącym torowiskiem tramwajowym. Torowisko będzie przebiegało w pasie dzielącym trasy głównej aż do Granicy z Trasą Pychowicką przy ul. Księcia Józefa, w rejonie południowego portalu tunelu przebiegającego pod wzgórzem Świętej Bronisławy.

Szacunkowy koszt brutto wariantu 4: ok. 2 400 832 095 zł.

3.5 Projektowane zagospodarowanie terenu Trasa Pychowicka

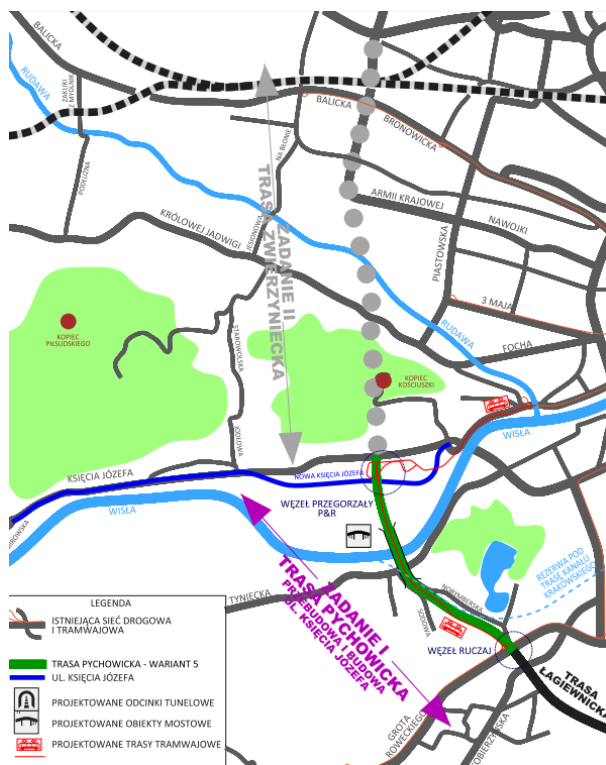
Parametry projektowanej drogi:

Klasa drogi:	GP
Prędkość projektowa:	70km/h
Prędkość miarodajna:	80km/h
Przekrój:	2x2
Szerokości jezdni:	7,0m (2x3,5m)
Skrajnia pionowa:	4,70m

3.5.1 Wariant 5

Trasa Pychowicka od strony północnej przecina się z nowym przebiegiem ulicy Księcia Józefa, gdzie przewidziano lokalizację węzła drogowego Przegorzały. Planowany węzeł drogowy znajdować się będzie w km 4+527 pomiędzy tunelem drogowym pod wzgórzem Świętej Bronisławy a mostem drogowym nad rzeką Wisłą. Na węźle w pas dzielący trasy głównej włączona zostanie linia tramwajowa z planowanego Hubu komunikacyjnego ramach, którego przewiduje się zlokalizowanie parkingu P&R, parkingu dla autobusów turystycznych oraz terminalu autobusowo-tramwajowego. Poniżej węzła układ drogowy i

tramwajowy przechodzi w nasyp drogowych i obiektem mostowym przekracza rzekę Wisłę w km 5+044. Obiekt mostowy przekracza także ulicę Tyniecką, która przebiega równoległe po południowej stronie rzeki Wisły. Przeprawa mostowa umożliwi także połączenie piesze i rowerowe łącząc oba brzegi Wisły. Obiekt mostowy zaprojektowany został tak aby uwzględnić ewentualną budowę kanału Krakowskiego, przebiegającego wzdłuż wschodniej strony Trasy Pychowickiej w śladzie obecnej ulicy Norymberskiej. Z racji budowy kanału Krakowskiego nie przewidziano budowy połączenia Trasy Pychowickiej z ulicą Tyniecką. Dostęp do Trasy Pychowickiej z ulicy Tynieckiej możliwy będzie poprzez ulicę Norymberską oraz Nowo Sodową na węzle Ruczaj.



Następnie planowana trasa przebiega pomiędzy ulicami Norymberską a Sodową przechodząc z nasypu drogowego w km 5+700 wysokości 6,5m w wykop głębokości 9,3m w km 6+150 w celu dowiązania się do portali tunelu Trasy Łagiewnickiej który znajdował się będzie na głębokości 9,0m. Na wysokości Kampusu UJ przewidziano kładkę pieszo-rowerową zlokalizowaną w poprzek trasy głównej łączącą ulicę Norymberską z ulicą Nowa Sodowa i prowadzoną wzdłuż Trasy Pychowickiej na most na Wiśle. Koniec opracowania dowiązany został do wylotu tunelu Trasy Łagiewnickiej oraz łącznic umożliwiających połączenie z ulicą Grot-Roweckiego. W tym rejonie linia tramwajowa prowadzona dotąd w pasie dzielącym wyplata się bezkolizyjnie poprzez wiadukt tramwajowy w kierunku południowym i włączona zostaje w istniejący układ linii biegnący wzdłuż ulicy Grot-Roweckiego.

Szacunkowy koszt brutto wariantu 5: ok. 704 456 037 zł.

3.5.2 Wariant 6

Trasa Pychowicka od strony północnej przecina się z nowym przebiegiem ulicy Księcia Józefa, gdzie przewidziano lokalizację węzła drogowego Przegorzały. Planowany węzeł drogowy znajdować się będzie w km 4+527 pomiędzy tunelem drogowym pod wzgórzem Świętej Bronisławy a tunelem prowadzącym pod rzeką Wisłą. Na południe od węzła drogowego Przegorzały trasa przechodzi w dwunawowy tunel drogowy prowadzący poniżej koryta rzeki Wisły z wylotem w km 5+835 w rejonie ulicy Sodowej. Wylot tunelu drogowego przewidziano w km 5+835, gdzie następnie droga w dalszym ciągu prowadzona jest w głębokim wykopie otwartym wynoszącym 15m w km 6+100, by włączyć się do tuneli Trasy Łagiewnickiej zagłębionych 9,5m poniżej poziomu terenu. Zagłębienie oraz lokalizacja tunelu drogowego pod rzeką Wisłą oraz obiektu tramwajowego nad rzeką uwzględnia inwestycję budowy kanału Krakowskiego, nie pozostając z nim w kolizji. Na wysokości Kampusu UJ przewidziano kładkę pieszo-rowerową zlokalizowaną w poprzek trasy głównej łączącą ulicę Norymberską z ulicą Nowa Sodowa. Końcowy odcinek znajduje się w rejonie ulicy Grota-Roweckiego. Znajdują się tu budynki Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz niska zabudowa wielorodzinna. Koniec opracowania dowiązany został do wylotu tunelu Trasy Łagiewnickiej oraz łącznic umożliwiających połączenie z ulicą Grota-Roweckiego.



Szacunkowy koszt brutto wariantu 6: ok. 1 021 279 464 zł.

4. Organizacja i przebieg konsultacji

4.1 Cel konsultacji

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było zaprezentowanie społeczności lokalnej oraz wszystkim zainteresowanym, opracowanych przez Wykonawcę wariantów przebiegu Trasy Zwierzynieckiej oraz Pychowickiej. Głównym zamierzeniem było poznanie opinii mieszkańców na temat planowanej inwestycji, a także udzielenie dodatkowych wyjaśnień i odpowiedzi na pojawiające się pytania oraz wątpliwości społeczeństwa.

Konsultacje miały na celu sporządzenie wariantu wynikowego, który uwzględnić będzie uwagi i potrzeby mieszkańców Krakowa.

4.2 Informowanie o konsultacjach

Tydzień przed procesem konsultacyjnym tj. od 10.10.2022 r. rozpoczęta została akcja promocyjna. Akcja ta miała na celu poinformowanie jak największej ilości mieszkańców o planowanej inwestycji. Na terenie dzielnic, przez które przebiegają Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka tj. w dzielnicach V Krowodrza, VI Bronowice, VII Zwierzyniec oraz VIII Dębniki zostały rozwieszone plakaty i rozniesione ulotki informujące o zbliżających się konsultacjach. Materiały promocyjne dostarczone zostały do miejsc użyteczności publicznej m.in. do szkół, przedszkoli, bibliotek, domów kultury a także do siedzib rad dzielnic.

Lista miejsc dystrybucji materiałów promocyjnych:

- Szkoła Podstawowa nr 31, Bolesława Prusa 18, 30-117 Kraków
- Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 8, Na Błonie 15b, 30-147 Kraków
- Przedszkole Samorządowe nr 137, Na Błonie 15C, 30-147 Kraków
- Biblioteka Filia 24, Na Błonie 13D, 30-147 Kraków
- Tablica Ogłoszeniowa przy ul. na Błonie
- Spółdzielnia Mieszkaniowa Widok, Na Błonie 7, 30-147 Kraków
- Rada Dzielnic Zwierzyniec, Bolesława Prusa 18, 30-117 Kraków
- Klub Kultury Wola, Królowej Jadwigi 215, 30-218 Kraków
- Biblioteka Filia 31, Jana Kantego Przyzby 10, 30-385 Kraków
- Biblioteka Filia 31, Zachodnia 7/3a, 30-350 Kraków
- Rada Dzielnic Dębniki, Praska 52, 30-322 Kraków
- Biblioteka Filia 29, Praska 52, 30-322 Kraków
- Szkoła Podstawowa nr 62, Ćwikłowa 1, 30-377 Kraków
- Centrum Kultury Podgórze, Stanisława Rostworowskiego 13, 30-358 Kraków
- Szkoła Podstawowa nr 40, Pszczelna 13, 30-385 Kraków
- Szkoła Podstawowa nr 12, Aleja Kijowska 3, 30-079 Kraków
- Szkoła Podstawowa nr 5, Aleja Kijowska 8, 30-079 Kraków
- Przedszkole nr 119, Za Targiem 4, 30-057 Kraków
- Biblioteka Filia nr 21, Królewska 59, 30-084 Kraków
- Rada Dzielnic Bronowice, Zarzecze 124, 33-332 Kraków
- Szkoła Podstawowa nr 32, Królowej Jadwigi 78, 30-209 Kraków
- Biblioteka Filia nr 25, Juliana Fałata 2, 30-110 Kraków
- Rada Dzielnic Krowodrza - Plac Inwalidów 6

Dodatkowo informacje o inwestycji oraz planowanych konsultacjach znaleźć można było na stronach internetowych m.in. na:

- Portal Obywatelski Kraków: <https://obywatelski.krakow.pl>
- Biuletyn Informacji Publicznej: <https://www.bip.krakow.pl>
- Strona internetowa miasta Krakowa: <https://www.krakow.pl/>
- Strona internetowa dzielnicy V: <https://www.dzielnica5.krakow.pl>
- Strona internetowa dzielnicy VI: <http://www.dzielnica6.krakow.pl>
- Strona internetowa dzielnicy VII: <http://nowy.dzielnica7.krakow.pl>
- Strona internetowa dzielnicy VIII: <https://www.dzielnica8.krakow.pl>

Dla inwestycji działała również dedykowana strona internetowa <https://3obwodnica.krakow.pl/>, na której na bieżąco aktualizowano najważniejsze informacje dotyczące procesu konsultacji. Na stronie tej wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z materiałami przedstawiającymi rozwiązania projektowe wariantów Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Pobrać można było:

- wizualizacje inwestycji,
- plany sytuacyjne,
- profile uproszczone,
- przekroje uproszczone,
- opis inwestycji,
- zestawienie porównawcze wariantów tras,
- prezentacje dot. inwestycji
- formularze konsultacyjne.

Informacje na temat konsultacji znaleźć można było również na portalach internetowych gazet. O zadaniu pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)" informowały między innymi:

- Gazeta Krakowska: <https://gazetakrakowska.pl>
- RMF24: <https://www.rmf24.pl/>
- Krknews: <https://krknews.pl>
- Dziennik Polski: <https://dziennikpolski24.pl/>
- Gazeta Wyborcza: <https://krakow.wyborcza.pl>
- LoveKrakow: <https://lovekrakow.pl/>
- InfoKraków24: <https://www.infokrakow24.pl/>

Kraków

KONSULTACJE SPOŁECZNE
Budowa Trasy Zwierzynieckiej
i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”
– węzeł „Ruczaj”)
17.10.2022 – 02.12.2022

SPOTKANIA KONSULTACYJNE
w godzinach 17:30 – 19:00

19.10.2022 r. DZIELNICA V KROWODRZA Szkoła Podstawowa nr 12, Aleja Kijowska 3
25.10.2022 r. DZIELNICA VI BRONOWICE Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 8, ul. Na Błonie 15B
27.10.2022 r. DZIELNICA VII ZWIERZYNIEC Szkoła Podstawowa nr 31, ul. Bolesława Prusa 18
08.11.2022 r. DZIELNICA VIII DĘBNIKI Szkoła Podstawowa nr 62, ul. Ćwikłowa 1
22.11.2022 r. DZIELNICA VIII DĘBNIKI Szkoła Podstawowa nr 158, ul. Strąkowa 3A

DYŻURY PROJEKTANTÓW
w godzinach: 16:00-18:00

20.10.2022 r. RADA DZIELNICY V KROWODRZA
26.10.2022 r. RADA DZIELNICY VI BRONOWICE
28.10.2022 r. RADA DZIELNICY VII ZWIERZYNIEC
09.11.2022 r. RADA DZIELNICY VIII DĘBNIKI

TELEFONICZNE DYŻURY EKSPERCKIE
Pod numerem: 667 677 938

9, 10 i 21 listopada – w godz. 10:00-13:00
14, 15 i 23 listopada – w godz. 15:00-18:00

FORMULARZ KONSULTACYJNY
Dostępny na stronie internetowej:
www.3obwodnica.krakow.pl
Wypełnione wnioski prosimy wysłać na adres:
- MP Sp. z o.o. Sp.k., ul. Życzkowskiego 12, 31-864 Kraków
lub e-mail: biuro@mpmosty.pl
- Trasa Łagiewnicka S.A., ul. Zbrojarzy 78, 30-412 Kraków
lub e-mail: sekretariat@trasalagiewnicka.krakow.pl

Szczegóły rozwiązań dostępne na stronie:
www.3obwodnica.krakow.pl
Telefon kontaktowy: 667 677 938

LIDER KONSORCJUM PROJEKTOWEGO: **MP**

INWESTOR: **Trasa Łagiewnicka SA w Krakowie**

PARTNER KONSORCJUM PROJEKTOWEGO: **MOSTY KATOWICE**

Rysunek 1 Plakat informujący o inwestycji

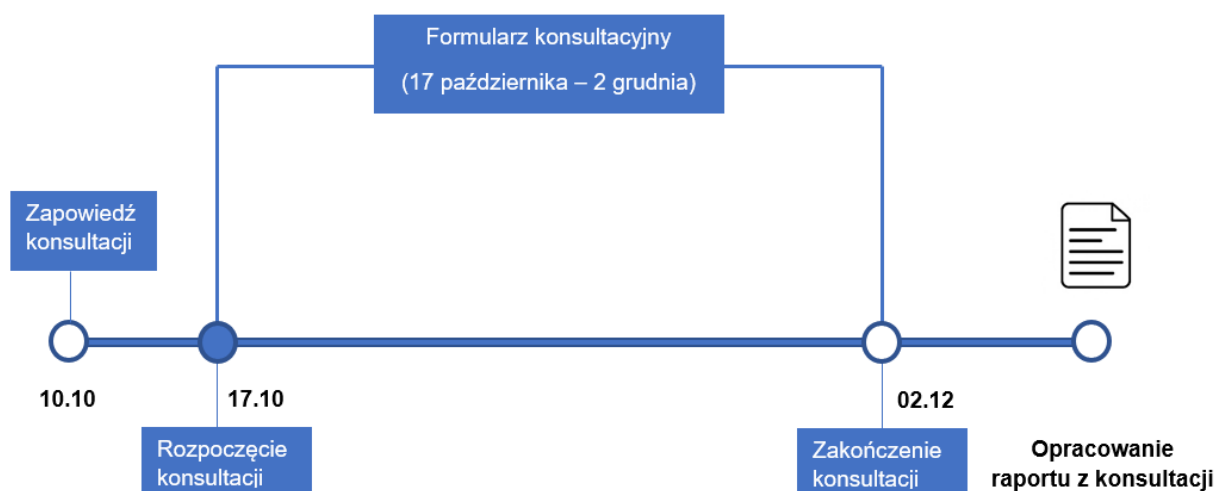
4.2 Przebieg konsultacji

Proces konsultacyjny rozpoczął się 17.10.2022 i wstępnie czas jego trwania został wyznaczony na 30 dni tj. do 18.11.2022r. W związku z dużym zainteresowaniem społeczeństwa, Gmina Miejska Kraków podjęła decyzję o wydłużeniu konsultacji do 02.12.2022r.

Ramy czasowe procesu konsultacji:

- 10 października 2022 r. – zapowiedź konsultacji społecznych
- 17 października 2022 r. – rozpoczęcie procesu konsultacyjnego
- 02 grudnia 2022 r. – zakończenie konsultacji

Oś czasu procesu konsultacji:



Podczas trwania konsultacji w każdej z dzielnic, przez które przebiega inwestycja zorganizowane zostały spotkania z mieszkańcami. Na spotkaniach tych uczestnicy mogli wysłuchać prezentacji Projektanta, który szczegółowo omówił każdy z wariantów Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej, a także mieli możliwość zadania pytań. Na przedmiotowe pytania i wątpliwości społeczeństwa odpowiedzi udzielali Przedstawiciele Spółki Trasa Łagiewnicka S.A oraz Biur Projektowych: MP Sp. z o.o. Sp.K oraz Mosty Katowice S.A, a w dyskusji brali udział przedstawiciele Rady Miasta Krakowa oraz Rad Dzielnic. Na miejscu spotkań dostępne były formularze konsultacyjne oraz ulotki.

Spotkania odbyły się w dzielnicach V Krowodrza, VI Bronowice, VII Zwierzyniec oraz VIII Dębniki:

– Dzielnicza V Krowodrza: środa, 19 października, godz. 17.30-19.00 – Szkoła Podstawowa nr 12, al. Kijowska 3

– Dzielnicza VI Bronowice: wtorek, 25 października, godz. 17.30-19.00 – Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 8, ul. Na Błonie 15b

– Dzielnicza VII Zwierzyniec: czwartek, 27 października, godz. 17.30-19.00 – Szkoła Podstawowa nr 31, ul. Bolesława Prusa 18

– Dzielnicza VIII Dębniki: wtorek, 8 listopada, godz. 17.30-19.00 – Szkoła Podstawowa nr 62, ul. Ćwikłowa 1

W związku z decyzją o przedłużeniu procesu konsultacji, zorganizowano dodatkowe spotkanie w dzielnicy Dębniki.

– Dzielnicza VIII Dębniki: wtorek, 22 listopada, godz. 17.30-19.00 – Szkoła Podstawowa nr 158, ul. Strąkowa 3A

Każde z posiedzeń transmitowane było na profilu Facebook „Razem w Ruchu”, dzięki czemu zainteresowane osoby, które nie mogły pojawić się osobiście w wyznaczonych miejscach spotkań uzyskały możliwość obejrzenia prezentacji w formie online. Zapis video został również udostępniony na stronie inwestycji.

Celem zachowania spójności w zakresie przebiegu, każde ze spotkań zostało przeprowadzone w oparciu o ten sam plan, składający się z następujących po sobie części:

1. Rozpoczęcie konsultacji – przywitanie zgromadzonych uczestników przez Prezydenta Miasta oraz przedstawiciela Spółki Trasa Łagiewnicka S.A
2. Prezentacja – Projektant zaprezentował rozwiązania projektowe dla 4 wariantów Trasy Zwierzynieckiej i 2 wariantów Trasy Pychowickiej
3. Dyskusja - uczestnicy mieli możliwość wypowiedzenia się, wyrażenia swojego zdania, zadawania pytań Zamawiającemu oraz Wykonawcy, dzielenia się opiniami oraz dyskusji w zakresie przedstawionych wariantów inwestycji. W celu zachowania porządku organizacyjnego dyskusja prowadzona była przez moderatora.

Spotkania cieszyły się dużym zainteresowaniem mieszkańców. Na każdym z nich frekwencja była wysoka, a uczestnicy byli aktywni, chętnie zadawali pytania oraz zgłaszali swoje postulaty.

Poza spotkaniami organizowanymi w szkołach, mieszkańcy mieli również możliwość uczestnictwa w indywidualnych dyżurach, na których mogli osobiście porozmawiać

z Projektantem na temat inwestycji oraz zadawać szczegółowe pytania. Dodatkowo mogli zapoznać się z planami sytuacyjnymi, którymi dysponował Projektant, a także wypełnić formularze konsultacyjne.

Dyżury zorganizowano w każdej w dzielnic objętych inwestycją. Indywidualne spotkania odbyły się w siedzibach rad dzielnic:

- 20 października, godz. 16.00-18.00 – Rada Dzielnic V Krowodrza, pl. Inwalidów 6
- 26 października, godz. 16.00-18.00 – Rada Dzielnic VI Bronowice, ul. Zarzecze 124a
- 28 października, godz. 16.00-18.00 – Rada Dzielnic VII Zwierzyniec, ul. Bolesława Prusa 1
- 9 listopada, godz. 16.00-18.00 – Rada Dzielnic VIII Dębniki, ul. Praska 52

Kolejną formą konsultacji społecznych, przewidzianą dla osób, które nie były w stanie pojawić się osobiście na spotkaniach były telefoniczne eksperckie dyżury Projektanta. Na plakatach, ulotkach a także stronach internetowych został udostępniany numer telefonu, z którego mieszkańcy mogli korzystać, aby otrzymać informacje na temat planowanych rozwiązań projektowych bezpośrednio u przedstawiciela Wykonawcy.

Ekspertskie dyżury telefoniczne odbyły się w następujących dniach:

- 9 i 10 listopada, godz. 10.00-13.00
- 14 i 15 listopada, godz. 15.00-18.00
- 21 i 23 listopada, godz. 9.00-16.00

Przez cały okres trwania konsultacji tj. od 17.10.2022 do 02.12.2022 r., zainteresowane strony miały możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego, na którym mogły wyrazić opinię na temat inwestycji oraz zgłosić uwagi i wątpliwości dotyczące rozwiązań projektowych zarówno dla Trasy Zwierzynieckiej jak i Pychowickiej.

Formularze konsultacyjne dostępne były na dedykowanej stronie internetowej inwestycji <https://3obwodnica.krakow.pl/>. Mieszkańcy mogli również pobrać je na spotkaniach konsultacyjnych oraz dyżurach Projektanta. Wypełnione i podpisane druki zainteresowani przysyłać mogli w formie skanu/zdjęcia drogą elektroniczną na adres e-mail: biuro@mpmosty.pl lub sekratariat@trasalagiewnicka.krakow.pl, wysyłać pocztą tradycyjną lub dostarczyć osobiście w siedzibie firmy MP Sp. z o.o. Sp. K przy ul. Życzkowskiego 12, 31-864 w Krakowie lub Trasy Łagiewnickiej S.A przy ul. Zbrojarzy 78, 30-412 Kraków.

Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia”, węzeł „Ruczaj”)

FORMULARZ KONSULTACYJNY w sprawie Opracowania wielowariantowej koncepcji Budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia” – węzeł „Ruczaj”) ZADANIE I – TRASA PYCHOWICKA	
Zadanie I – TRASA PYCHOWICKA	
Informacje o zgłaszającym: (prosimy wypełnić wyraźnie drukowanymi literami):	
<input type="text" value="Imię i nazwisko *"/>	<input type="text"/>
<input type="text" value="Adres zamieszkania *"/>	<input type="text"/>
<input type="text" value="E-mail"/>	<input type="text"/>
<input type="text" value="Nr telefonu"/>	<input type="text"/>
INFORMACJA ADMINISTRATORA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH	
Drogi-a Mieszkańcu-ńko, informujemy, że administratorem Twoich danych osobowych jest Trasa Lagiewnicka S.A. z siedzibą ul. Zbrojarny 78, 30-412 Kraków. Twoje dane zbierane są w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych. Informujemy, że:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Masz prawo do zgłoszenia od administratora dostępu do Twoich danych osobowych, ich sprostowania i ograniczenia przetwarzania. 2. Dane osobowe będą przechowywane przez okres wynikający z przepisów prawa, w szczególności ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach oraz rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych. 3. Masz prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych. 4. Podanie danych osobowych ma charakter dobrowolny. 5. Konsekwencją niepodania danych jest brak możliwości wzięcia udziału w konsultacjach społecznych. 6. Administrator nie przewiduje profilowania na podstawie Twoich danych osobowych. 7. Podstawę prawną przetwarzania Twoich danych stanowi uchwała Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018r., a w zakresie pol nieobowiązkowych dane będą przetwarzane na podstawie Twojej zgody. W związku z tym, w zakresie danych podawanych dobrowolnie masz prawo do wycofania zgody oraz prawo do usunięcia danych. Dane kontaktowe inspektora ochrony danych – e-mail: iod@trasalagiewnicka.krakow.pl; adres pocztowy: Trasa Lagiewnicka S.A., ul. Zbrojarny 78, 30-412 Kraków. 	
Oświadczam, że jestem mieszkańcem-ńką Krakowa, a dane zawarte w formularzu są prawdziwe.	
..... Data, czytelny podpis	
* - Pole obowiązkowe	

Rysunek 2 Formularz konsultacyjny dla Zadania I - Trasa Pychowicka, udostępniony podczas procesu konsultacji

FORMULARZ KONSULTACYJNY w sprawie Opracowania wielowariantowej koncepcji Budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia” – węzeł „Ruczaj”) ZADANIE I – TRASA PYCHOWICKA		
Szanowni Państwo, serdecznie zapraszamy do wypełnienia formularza konsultacyjnego dotyczącego realizacji Zadania I - TRASA PYCHOWICKA , w ramach zamówienia pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia”, węzeł „Ruczaj”).		
Prosimy o czytelne wypełnienie drukowanymi literami (preferowany wariant, uwagi do preferowanego wariantu, propozycje rozwiązań dodatkowych, inne oczekiwania w stosunku do planowanej inwestycji).		
1. Uwagi do opracowania		
L.p.	Nr wariantu	Treść uwagi

FORMULARZ KONSULTACYJNY w sprawie Opracowania wielowariantowej koncepcji Budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia” – węzeł „Ruczaj”) ZADANIE II – TRASA ZWIERZYNIECKA	
Zadanie II – TRASA ZWIERZYNIECKA	
Informacje o zgłaszającym: (prosimy wypełnić wyraźnie drukowanymi literami):	
<input type="text" value="Imię i nazwisko *"/>	<input type="text"/>
<input type="text" value="Adres zamieszkania *"/>	<input type="text"/>
<input type="text" value="E-mail"/>	<input type="text"/>
<input type="text" value="Nr telefonu"/>	<input type="text"/>
INFORMACJA ADMINISTRATORA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH	
Drogi-a Mieszkańcu-ńko, informujemy, że administratorem Twoich danych osobowych jest Trasa Lagiewnicka S.A. z siedzibą ul. Zbrojarny 78, 30-412 Kraków. Twoje dane zbierane są w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych. Informujemy, że:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Masz prawo do zgłoszenia od administratora dostępu do Twoich danych osobowych, ich sprostowania i ograniczenia przetwarzania. 2. Dane osobowe będą przechowywane przez okres wynikający z przepisów prawa, w szczególności ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach oraz rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych. 3. Masz prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych. 4. Podanie danych osobowych ma charakter dobrowolny. 5. Konsekwencją niepodania danych jest brak możliwości wzięcia udziału w konsultacjach społecznych. 6. Administrator nie przewiduje profilowania na podstawie Twoich danych osobowych. 7. Podstawę prawną przetwarzania Twoich danych stanowi uchwała Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018r., a w zakresie pol nieobowiązkowych dane będą przetwarzane na podstawie Twojej zgody. W związku z tym, w zakresie danych podawanych dobrowolnie masz prawo do wycofania zgody oraz prawo do usunięcia danych. Dane kontaktowe inspektora ochrony danych – e-mail: iod@trasalagiewnicka.krakow.pl; adres pocztowy: Trasa Lagiewnicka S.A., ul. Zbrojarny 78, 30-412 Kraków. 	
Oświadczam, że jestem mieszkańcem-ńką Krakowa, a dane zawarte w formularzu są prawdziwe.	
..... Data, czytelny podpis	
* - Pole obowiązkowe	

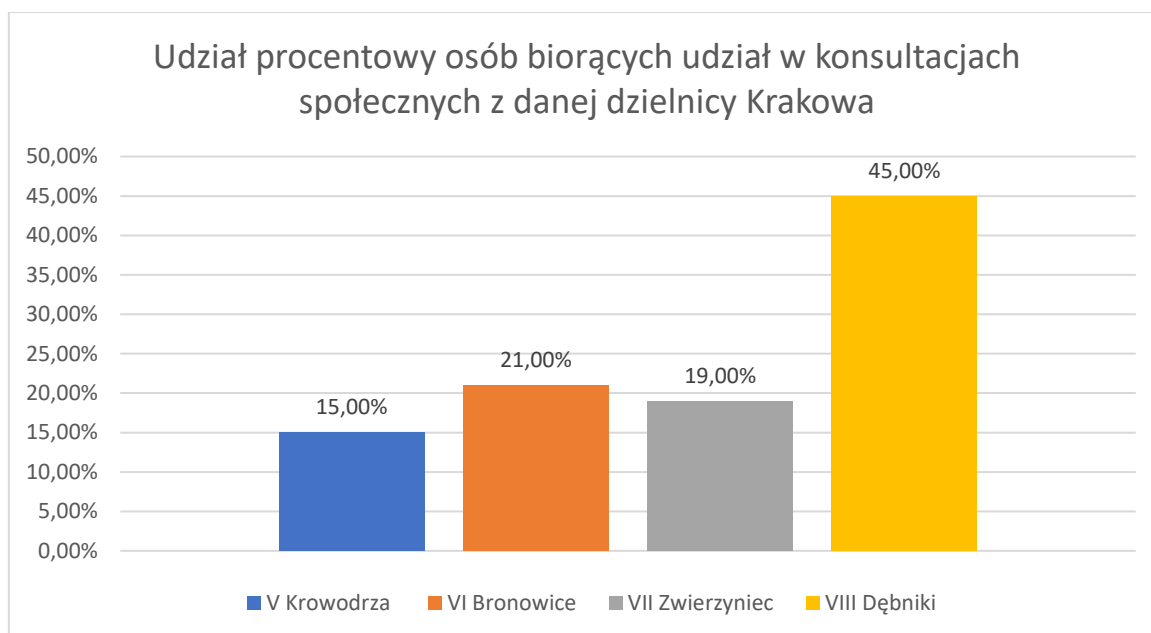
FORMULARZ KONSULTACYJNY w sprawie Opracowania wielowariantowej koncepcji Budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia” – węzeł „Ruczaj”) ZADANIE II – TRASA ZWIERZYNIECKA		
Szanowni Państwo, serdecznie zapraszamy do wypełnienia formularza konsultacyjnego dotyczącego realizacji Zadania II - TRASA ZWIERZYNIECKA , w ramach zamówienia pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia”, węzeł „Ruczaj”).		
Prosimy o czytelne wypełnienie drukowanymi literami (preferowany wariant, uwagi do preferowanego wariantu, propozycje rozwiązań dodatkowych, inne oczekiwania w stosunku do planowanej inwestycji).		
1. Uwagi do opracowania		
L.p.	Nr wariantu	Treść uwagi

Rysunek 3 Formularz konsultacyjny dla Zadania II - Trasa Zwierzyniecka, udostępniony podczas procesu konsultacji

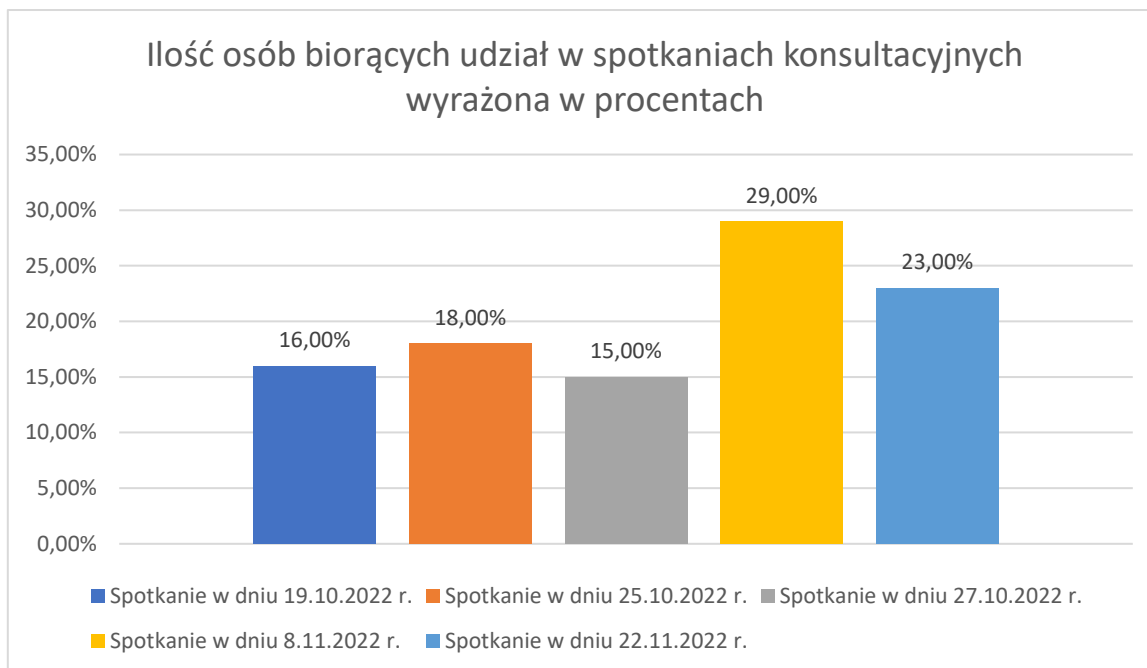
W konsultacjach społecznych wzięło udział około 3000 osób w tym osoby uczestniczące w spotkaniach konsultacyjnych oraz osoby, które przekazały wypełniony formularz konsultacyjny w terminie trwania konsultacji społecznych.

Analizując zebrane dane po konsultacjach społecznych przedstawiamy poniżej wyniki i sondaże pokazujące zainteresowanie społeczeństwa przedmiotową inwestycją. W ramach procesu zastosowano różnorodne narzędzia prowadzenia konsultacji społecznych po to, aby stworzyć różnorodny wachlarz możliwości a tym samym zadbać o ogólnodostępność procesu konsultacyjnego.

Analiza udziału społeczeństwa w procesie konsultacji społecznych ze wskazaniem mieszkańców z zainteresowanych dzielnic miasta Krakowa:

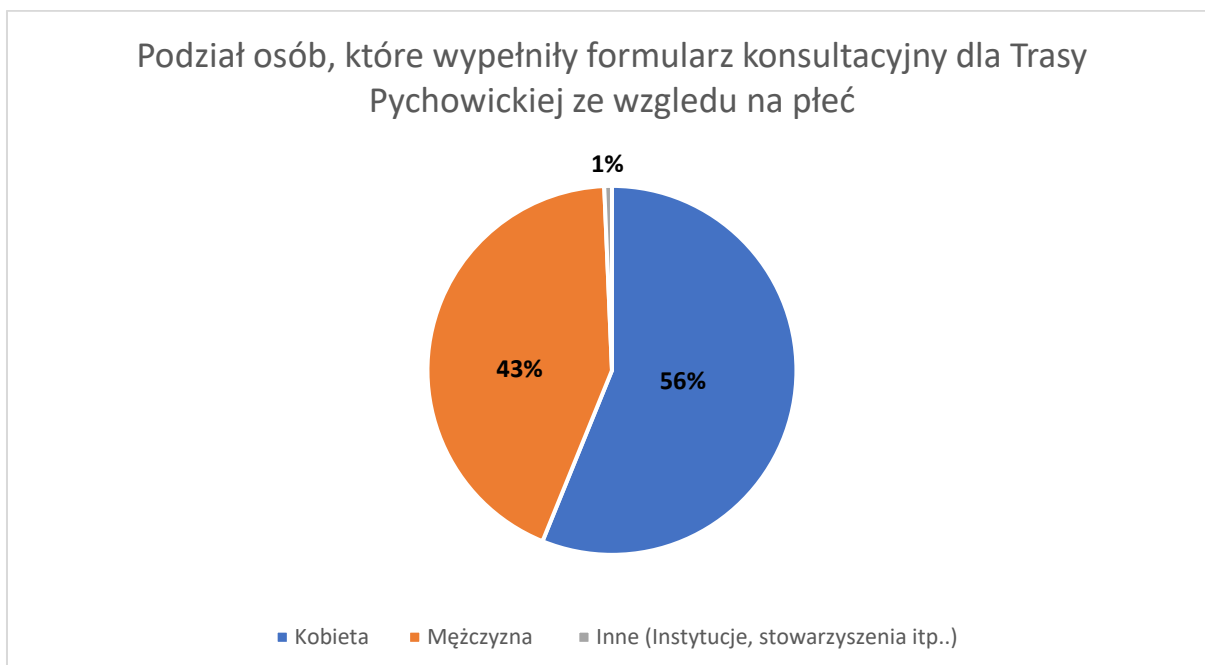


Powyższy wykres przedstawia udział procentowy mieszkańców zainteresowanych dzielnic Krakowa biorących udział w konsultacjach społecznych. Należy przy tym wskazać, że największy udział mieszkańców dzielnicy VIII Dębniki wynika z powodu zorganizowania dwóch spotkań tj. w dniu 8.11.2022 r. i 22.11.2022 r.

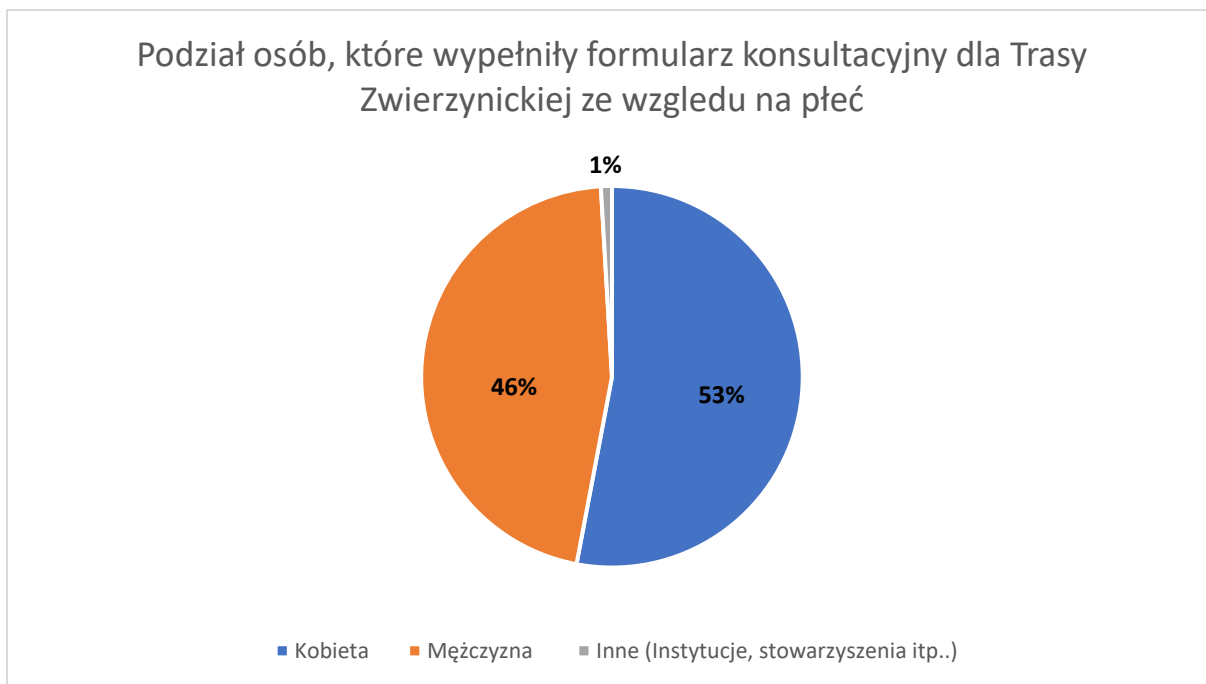


Powyższy wykres przedstawia udział osób biorących udział w zorganizowanych spotkaniach konsultacyjnych w zainteresowanych dzielnicach Krakowa.

Analiza udziału społeczeństwa w procesie konsultacji społecznych z podziałem na płeć:

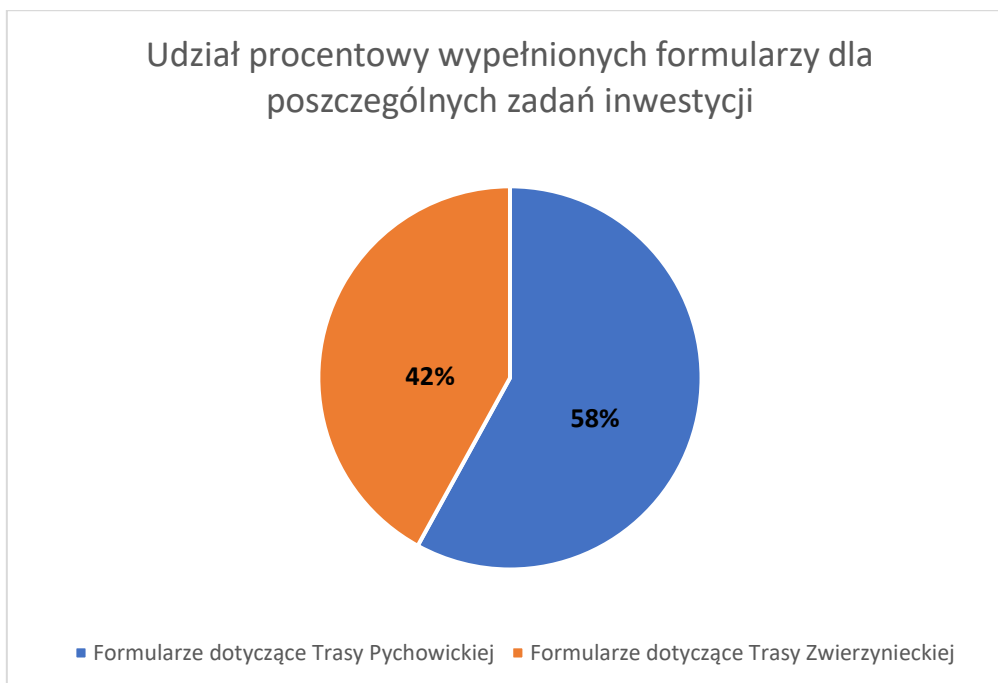


Powyższy wykres przedstawia podział osób, które złożyły wypełniony formularz dla Trasy Pychowickiej ze względu na płeć.



Powyższy wykres przedstawia podział osób, które złożyły wypełniony formularz dla Trasy Zwierzynieckiej ze względu na płeć.

Analiza udziału społeczeństwa w procesie konsultacji społecznych z podziałem na zadania inwestycji:



Do siedziby Zamawiającego oraz Projektanta wpłynęło łącznie 2561 formularzy konsultacyjnych. Większym zainteresowaniem wśród ankietowanych cieszyło się zadanie I – Trasa Puchowicka (58% spośród wszystkich formularzy).

Dokumentacja fotograficzna ze spotkań informacyjnych i dyżurów Projektanta:

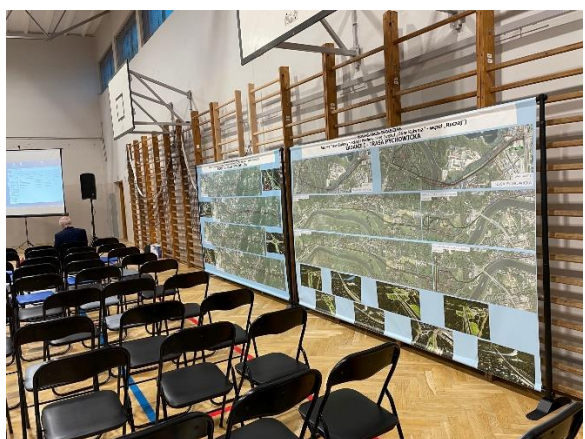
Spotkania odbyły się w dzielnicach V Krowodrza, VI Bronowice, VII Zwierzyniec oraz VIII Dębniki

- Dzielnica V Krowodrza: środa, 19 października – Szkoła Podstawowa nr 12, al. Kijowska 3



Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katyńia”, węzeł „Ruczaj”)

- Dzielnica VI Bronowice: wtorek, 25 października – Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 8, ul. Na Błonie 15b



- Dzielnica VII Zwierzyniec: czwartek, 27 października – Szkoła Podstawowa nr 31, ul. Bolesława Prusa 18

Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)



- Dzielnica VIII Dębniaki: wtorek, 8 listopada – Szkoła Podstawowa nr 62, ul. Ćwikłowa 1



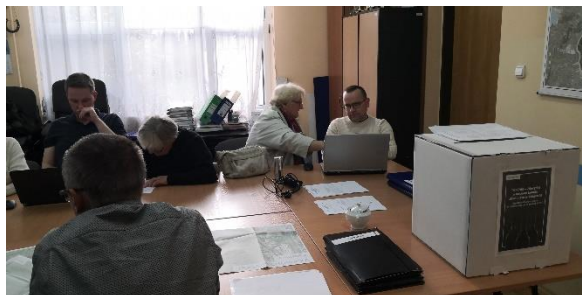
Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”)



– Dzielnica VIII Dębnyki: wtorek, 22 listopada – Szkoła Podstawowa nr 158, ul. Strąkowa 3A



Indywidualne dyżury Projektanta:



4.4 Kalendarium podsumowujące informowanie w serwisie internetowym Obywatelki Kraków: <https://obywatelski.krakow.pl>

Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu:

- dział „aktualności”
- dział „aktualne konsultacje społeczne”
- newsletter

W dziale „aktualności”

10 października 2022 r. opublikowano informację, że w okresie od 17 października do 18 listopada 2022 r. Spółka Trasa Łagiewnicka będzie prowadzić konsultacje społeczne z mieszkańcami miasta Krakowa dotyczące zadania pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł "Ofiar Katynia" – węzeł "Ruczaj")”.

W tekście opisano krótko cel konsultacji oraz przedstawiono harmonogram i formy działań konsultacyjnych wraz z informacją jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Zamieszczono też materiał video o konsultacjach, w którym przedstawiono m.in. program konsultacji, proponowane warianty przebiegu tras i krótko opisano planowane inwestycje.

17 października 2022 r. zamieszczono informację, że tego dnia Spółka Trasa Łagiewnicka S.A. rozpoczęła konsultacje społeczne dotyczące zadania pn. „Budowa Trasy

Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”)", które potrwać do 18 listopada 2022 r.

W tekście krótko zaprezentowano cel konsultacji, ich przedmiot i lokalizację inwestycji oraz podano link do obszerniejszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji zamieszczonej w dziale „aktualne konsultacje społeczne”.

27 października 2022 r. opublikowano informację o przedłużeniu do 2 grudnia 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej oraz o decyzji o zorganizowaniu dodatkowego spotkania z mieszkańcami i dyżurów telefonicznych. W tekście przedstawiono też dotychczasowy przebieg konsultacji i ich cel oraz przedstawiono projekty tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej.

W tekście podano także informację, gdzie dostępne są formularze konsultacyjne oraz podano harmonogram i dokładne informacje na temat organizowanych w ramach konsultacji spotkań

z mieszkańcami, dyżurów projektantów w siedzibach Rad Dzielnic i eksperckich dyżurów telefonicznych.

27 października 2022 r. zaktualizowano też tekst informacji z 17 października o uruchomieniu przedmiotowych konsultacji, dodając informację o przedłużeniu czasu ich trwania do 2 grudnia 2022 r.

23 listopada 2022 r. opublikowano informację o zakończeniu cyklu spotkań informacyjnych w sprawie propozycji przebiegu tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej, w której przypomniano jednocześnie, że do 2 grudnia 2022 r. mieszkańcy mogą składać swoje wnioski elektronicznie.

W tekście poinformowano o dotychczasowym przebiegu konsultacji, w tym o ich wydłużeniu oraz o tym, że wpływające do spółki wnioski były analizowane i zostaną ujęte w raporcie z konsultacji społecznych, który będzie podstawą do wykonania wariantu wynikowego, który następnie ma być zaprezentowany mieszkańcom, by mogli oni wnieść ewentualne uwagi.

Poinformowano też, że dopiero po skorygowaniu wariantu wynikowego o zebrane od mieszkańców uwagi opracowany ma zostać wariant ostateczny, który stanowić będzie podstawę do wystąpienia o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w późniejszym okresie będzie podstawą do opracowania dokumentacji projektowej i realizacji inwestycji.

W tekście zaznaczono też, że Trasa Łagiewnicka SA podjęła rozmowy z Zarządem Inwestycji Miejskich na temat poprowadzenia linii szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w ciągu Trasy Zwierzynieckiej w sposób, który umożliwiłby włączenie linii tramwajowej prowadzonej pod wzgórzem św. Bronisławy do sieci szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego.

Ruszyły konsultacje społeczne Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej

czwartek, 27 października 2022 r.

AAA 

17 października 2022 r. Spółka Trasa Łagiewnicka S.A. rozpoczęła konsultacje społeczne dotyczące zadania pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”)", które potrwać do 18 listopada 2022 r.



Fot. Obywatelski Kraków

Przedłużone konsultacje dotyczące budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej

czwartek, 27 października 2022 r.

AAA 

Nie do 18 listopada, jak planowano, ale do 2 grudnia będą trwały konsultacje społeczne dotyczące budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej. W związku z wydłużeniem okresu zaplanowano również dodatkowe spotkanie z mieszkańcami oraz dyżury telefoniczne.



Fot. Obywatelski Kraków

Do tej pory odbyły się dwa spotkania dla mieszkańców dzielnic Krowodrza i Bronowice. Kolejne już dziś, 27 października, na Zwierzyńcu, a następne we wtorek, 8 listopada – w Dębnikach. Zapraszamy do udziału!

– Słuchamy mieszkańców i wspólnie z nimi chcemy szukać sposobu na zaplanowanie tej inwestycji przy minimalizacji kosztów finansowych, społecznych i ekologicznych, dlatego zdecydowaliśmy o wydłużeniu konsultacji społecznych – mówi Mariusz Piątkowski, prezes spółki Trasa Łagiewnicka SA.

Dodatkowe spotkanie konsultacyjne zaplanowano na 22 listopada. Z kolei 21 i 23 listopada odbędą się dodatkowe dyżury telefoniczne ekspertów. Szczegóły w harmonogramie poniżej.

W dziale „aktualne konsultacje społeczne”

17 października 2022 r. opublikowano informację, że tego dnia Spółka Trasa Łagiewnicka S.A. rozpoczęła konsultacje społeczne dotyczące zadania pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”)", które potrwać do 18 listopada 2022 r.

W tekście zaprezentowano cel konsultacji, ich przedmiot i lokalizację inwestycji. Zamieszczono też ilustracje pokazujące konsultowane warianty przebiegu obu tras oraz tabelę, w której porównano najważniejsze informacje dotyczące konsultowanych wariantów obu tras.

Poinformowano też o harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Podano również nr. telefonu, pod którym do 18 listopada 2022 r. można było uzyskiwać wszelkie informacje związane z prowadzonymi konsultacjami.

Jako pliki do pliki do pobrania zamieszczono:

- Materiały konsultacyjne – trasa Pychowicka
- Materiały konsultacyjne – trasa Zwierzyniecka
- Formularz Trasa Pychowicka
- Formularz Trasa Zwierzyniecka

27 października 2022 r. zaktualizowano tekst informacji o przedmiotowych konsultacjach, dodając informację o przedłużeniu czasu ich trwania do 2 grudnia 2022 r. i podając terminy dodatkowego spotkania oraz dyżurów telefonicznych.

Tekst aktualizowano też na bieżąco, dołączając do niego sukcesywnie nagrania z prowadzonych spotkań konsultacyjnych.

Obywatelski Kraków

Budżet Obywatelski

INICJATYWA LOKALNA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

KONTAKT

Aktualne > Konsultacje społeczne - aktualne

Konsultacje społeczne – Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka

poniedziałek, 5 grudnia 2022 r.

W okresie od 17 października do 2 grudnia 2022 r. Spółka Trasa Łagiewnicka S.A. prowadziła konsultacje społeczne dotyczące zadania pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”)”.

Konsultacje społeczne

- Aktualne
- Zakończone
- Dokumenty i zarządzania
- For Foreigners

Kraków

Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”)

4.5 Kalendarium podsumowujące informowanie na profilu Miejskiego Centrum Dialogu w Krakowie na Facebooku i Instragramie

Informacje o konsultacjach zamieszczano również na profilach Miejskiego Centrum Dialogu na portalach społecznościowych Facebook i Instagram.

10 października 2022 r. opublikowano post, w którym poinformowano, że w okresie od 17 października do 18 listopada 2022 r. Spółka Trasa Łagiewnicka będzie prowadzić konsultacje społeczne z mieszkańcami Krakowa dotyczące zadania pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł "Ofiar Katynia" – węzeł "Ruczaj")”.

17 października 2022 r. zamieszczono post o uruchomieniu konsultacji społecznych dotyczących budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł "Ofiar Katynia" – węzeł "Ruczaj"). W tekście podano cel konsultacji i ich formy obejmujące: formularz konsultacyjny, spotkania konsultacyjne, stacjonarne dyżury ekspertów, eksperckie dyżury telefoniczne oraz linki do stron www.obywatelski.krakow.pl i www.3obwodnica.krakow.pl, gdzie opublikowano więcej informacji na temat przedmiotowych konsultacji.

19 października 2022 r. opublikowano post, w którym zaproszono do udziału w mającym się odbyć tego samego dnia w godz. 17.30-19.00 w Szkole Podstawowej nr 12 przy al. Kijowskiej 3 pierwszym spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej.

W tekście podano też cel konsultacji.

24 października 2022 r. zamieszczono post, w którym zaproszono do udziału w spotkaniu konsultacyjnym, mającym się odbyć 25 października w godz. 17.30-19.00 w zespole Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 8 przy ul. Na Błonie 15.

25 października 2022 r. opublikowano post, w którym zaproszono do udziału w odbywającym się tego dnia spotkaniu dotyczącym Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej.

Tego samego dnia zamieszczono też post z relacją video z tego spotkania, opublikowaną na profilu „Razem w Ruchu”.

26 października 2022 r. opublikowano post, w którym zachęcono do zapoznania się z video relacjami ze spotkań konsultacyjnych zamieszczonymi na kanale YouTube Miejskiego Centrum Dialogu, przygotowanymi przez „Razem w ruchu”. W tekście podano bezpośrednie linki do obu relacji.

26 października 2022 r. zamieszczono post, w którym zaproszono do udziału w kolejnym spotkaniu konsultacyjnym, mającym się odbyć 27 października w godz. 17.30-19.00, w Szkole Podstawowej nr 31 przy ul. Bolesława Prusa 18.

27 października 2022 r. opublikowano post, w którym poinformowano o przedłużeniu do 2 grudnia 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej. W tekście podano też termin i miejsce dodatkowego spotkania z mieszkańcami oraz terminy i nr telefonów, pod którymi miały być prowadzone dodatkowe dyżury telefoniczne.

28 października 2022 r. zamieszczono post, w którym zamieszczono video relację z trzeciego spotkania dotyczącego budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej.

21 listopada 2022 r. opublikowano post, w którym zaproszono na mające się odbyć następnego dnia o godz. 17.30 w Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 158 przy ul. Strąkowej 3a ostatnie spotkanie konsultacyjne w sprawie Budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”).

22 listopada 2022 r. zamieszczono post, w którym zaproszono na ostatnie spotkanie konsultacyjne w Szkole Podstawowej nr 158 przy ul. Strąkowej 3a dotyczące budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia” – węzeł „Ruczaj”), rozpoczynające się tego samego dnia o godz. 17.30. i poinformowano jak na nie trafić.

4.6 Główne postulaty zgłaszane podczas procesu konsultacji

W trakcie trwania konsultacji społecznych poruszane było wiele kwestii dotyczących zarówno samej sensowności inwestycji jak i jej wpływu na środowisko przyrodnicze oraz to, jaki wpływ wywoła na uwarunkowania społeczne. Zaprezentowane zostały warianty o zróżnicowanych rozwiązaniach projektowych. Konsultacje społeczne nie miały na celu wyłonienia jednego, konkretnego wariantu przeznaczonego do realizacji. Ich zadaniem było przekazanie materiału służącego do dyskusji, której efektem jest sporządzenie wariantu wynikowego.

Uwagi można sklasyfikować z podziałem na te dotyczące zarówno Trasy Zwierzynieckiej, Trasy Pychowickiej, jak i na uwagi globalne dotyczące ogółu realizacji. Poza wnioskami wielokrotnie się powtarzającymi, dotyczącymi spraw całościowych, poruszany był również szereg kwestii punktowych, dotyczących konkretnej, wskazanej lokalizacji. Uwagi takowe dotyczyły np. braku ingerencji w posesję, zapewnienia dojazdu, pozostawienia ogrodzenia w stanie istniejącym, doprowadzenia chodnika, ścieżki rowerowej, lokalizacji ekranu akustycznego itd. Większość tego typu uwag jest możliwa do uwzględnienia niezależnie od ostatecznego wyglądu i formy wariantu wynikowego, gdyż nie dotyczą miejsc problematycznych, determinujących przebieg i kształt Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej.

Ponadto wiele poruszanych problemów dotyczyło szczegółowych rozwiązań, które powinny być opracowane na etapie sporządzania projektów szczegółowych (budowlanych, wykonawczych lub technologicznych). Takimi wnioskami były np. te dotyczące technologii

budowy tuneli, sposobów monitorowania oddziaływania na budynki, zarządzanie ruchem w tunelach po ich budowie itd.

Poza kwestiami technicznymi, we wnioskach pojawiły się zastrzeżenia do inwestycji w odniesieniu do polityki transportowej miasta np. Strefa Czystego Transportu, budowa innych linii komunikacyjnych a także prowadzenie trasy, która wg opinii niektórych Stron, jest rozwiązaniem przestarzałym.

Pojawiającą się również wątpliwością był koszt inwestycji, który zdaniem wnioskodawców wpłynąłby na finansowanie innych ważnych inwestycji w mieście Krakowie.

W formularzach konsultacyjnych pojawiały się również głosy ogólne dotyczące definitywnego zaprzestania przygotowywania inwestycji niezależnie od ostatecznego kształtu wariantu wynikowego. Dotyczyły one chęci całkowitej rezygnacji z realizacji Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej z uwagi na jej lokalizację i obawę o brak sensowności inwestycji przy poniesionych kosztach społeczno-ekonomicznych.

TRASA PYCHOWICKA

W przypadku Trasy Pychowickiej głównie podnoszona była kwestia wpływu na obszary cenne przyrodniczo np. Las Łęgowy między wałami rzeki Wisły oraz ingerencja w niezagospodarowane obszary przeznaczone pod przyszłą lokalizację Węzła Przegorzały. Także w tym miejscu najczęściej pojawiającym się postulatem było przesunięcie układu drogowego trasy wraz z węzłem i centrum przesiadkowym, możliwie jak najbardziej na wschód, aby uniknąć kolizji z Rodzinnymi Ogródkami Działkowymi (dalej określane jako ROD). Jako argumentację podawano cenne walory przyrodnicze w rejonie Przegorzał w połączeniu z ważną funkcją rekreacyjną, jaką pełnią ROD. We wnioskach wyrażany był ogólny sprzeciw dla przedstawionych wariantów Trasy Pychowickiej i zgłoszona potrzeba opracowania nowego wariantu, który będzie w największym stopniu zadowalał zainteresowane Strony. Rejon przyszłego węzła Przegorzały, budził także sprzeciw pod kątem prowadzenia ul. Nowej Księcia Józefa, która jest zaprojektowana jako droga poprzeczna, służąca do skomunikowania Węzła Przegorzały z istniejącym układem drogowym. Podważana była zasadność odcinka na zachód od Trasy Pychowickiej, a także sugerowany był inny przebieg np. bliżej wałów, tak aby ominąć ogródki działkowe. W odniesieniu do tejże drogi, część Wnioskodawców proponowała również odsunięcie jej na północ (mieszkańcy posesji) lub przebudowę istniejącej ul. Księcia Józefa i zaniechanie budowy nowego odcinka. Wskazane miejsce było również przedmiotem działań aktywistów wykazujących zbyt znaczącą ingerencję w obszar ogródków działkowych. Podkreślano przy tym, iż oprócz obszarów Lasu Łęgowego, również obszary ROD stanowią cenny przyrodniczo teren, w który nie należy ingerować.

Zwrócono także uwagę na przeskalowanie inwestycji, porównując ją do zamiejskiej drogi szybkiego ruchu, tym samym wyrażając obawę o przejęcie ruchu z autostradowej obwodnicy Krakowa. Zarówno podczas spotkań konsultacyjnych jak i w trakcie dyżurów podkreślano, że analogiczna do rozwiązań zamiejskich jest jedynie forma węzła, natomiast sam rozmiar i parametry projektowe drogi są adekwatne do charakteru jaki ma ona spełniać, czyli jedynie funkcji międzyczynicowej a nie tranzytowej w skali aglomeracji.

Cały rejon przyszłego Węzła Przegorzały był również przedmiotem wielu uwag i opinii wykraczających poza oczywiste kwestie przyrodnicze i zajętości ROD. Skupiano się przede wszystkim na układzie dróg rowerowych, lokalizacji przystanków zapewniających korzystną komunikację dla użytkowników, a także na samym kształcie węzła, który z uwarunkowań terenowych, zaprojektowany został w przedstawionej formie. Przywoływano typy węzłów analogiczne do Trasy Łagiewnickiej, jednakże ukształtowanie sytuacyjno-wysokościowe w powiązaniu z lokalizacją pomiędzy wlotami do tuneli głębokich uniemożliwia zastosowanie węzła typu karo.

Problematyczną kwestią w odniesieniu do kolizji z Lasem Łęgowym był sposób przekroczenia rzeki Wisły. Aktywiści zwracali uwagę, że przedmiotowy obszar był oraz pozostaje nadal niezagospodarowany na potrzeby zieleni rekreacyjnej, wobec czego został zalesiony w sposób naturalny, z czasem stanowiąc obszar cenny pod względem środowiskowym. Podkreślano zostało również prowadzenie Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej przez Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy oraz przez jego otulinę.

W jednym z proponowanych wariantów Trasy Pychowickiej rozważano prowadzenie jezdni oraz torowiska tramwajowego mostem nad Wisłą, natomiast jako alternatywę zaproponowano prowadzenie trasy drogowej tunelem, a tylko trasy tramwajowej mostem. Propozycja jakiegokolwiek mostu wzbudziła wiele kontrowersji. Wnioskowano o zaprzestanie prac nad przedstawionymi wariantami i jednocześnie zwrócono się o przeanalizowanie na potrzeby wariantu wynikowego możliwości technicznych oraz zasadności prowadzenia linii tramwajowej oraz trasy samochodowej w tunelu pod Wisłą. Analizy wykazały, iż prowadzenie linii tramwajowej tunelem wiązać się będzie ze zwiększonym zapotrzebowaniem terenowym w obszarze Pychowic wynikającym z konieczności zastosowania dodatkowej komory tunelu oraz wpłynie na geometrię Węzła Przegorzały. Za opisanym rozwiązaniem w postaci prowadzenia ciągów komunikacyjnych pod Wisłą opowiadają się grupy działaczy społecznych sprzeciwiających się ingerencji w obszary o walorach środowiskowych.

Mimo licznych propozycji nowego wariantu w postaci opisanego powyżej prowadzenia tunelem wszystkich ciągów komunikacyjnych, pojawiły się również stosunkowo liczne głosy aprobaty w kwestii prowadzenia linii tramwajowej mostem nad Wisłą. Opinie

bazują na wiedzy o możliwościach technicznych wykonania przęsła mostowego bez ingerencji w Las Łęgowy. Uszanowanie względów środowiskowych nie wykluczyłoby lepszej funkcjonalności i dostępności linii tramwajowej na moście w przeciwieństwie do linii tramwajowej w głębokim tunelu.

Wiele z postulatów w kwestii linii tramwajowej poddaje wątpliwościom zasadność wytyczania tras tramwajowych w ciągu Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Sugeruje się wtedy, aby rozważyć zastąpienie linii tramwajowych rozwiązaniem mniej kosztownym np. zwiększeniem ilości przystanków autobusowej komunikacji zbiorowej.

W tematyce linii tramwajowej wzdłuż planowanej inwestycji wybrzmiało wiele wniosków o zaprojektowanie alternatywnej linii, nie znajdującej się śladzie Trasy Pychowickiej. Linia takowa miałaby prowadzić od ul. Kapelanka, poprzez Bohdana Zielińskiego, mostem Zwierzynieckim a następnie tunelem w kierunku Cichego Kąca, aby dalej zapewnić kontynuację poprzez projektowaną odrębnym zamierzeniem linię tramwajową. W związku z brakiem powiązania obszarowego z opracowywanym projektem nie przeprowadzono analiz sprawdzających zasadność takiego przebiegu.

Zarówno podczas spotkań konsultacyjnych jak i w ankietach, zwrócono uwagę na uciążliwość drogi tej klasy na otaczające obszary. Wyrażane były opinie, iż większość odcinków powinna przebiegać tunelami. W odniesieniu do Trasy Pychowickiej poza opisanym powyżej przejściem tunelem głębokim pod Wisłą, dotyczyło to głównie rejonów Pychowic i Zakrzówka. Analizy wykazały, że w wielu miejscach, gdzie trasa przebiega w zagłębieniu, możliwe jest wykonanie tuneli płytkich za wyjątkiem łącznic węzłowych, gdzie konieczne jest powiązanie poziomu „-1” z poziomem „0”. W przypadku prowadzenia linii tramwajowej wnioskowano, aby ona również przebiegała w tunelu.

W rejonie Pychowic spośród mieszkańców wybrzmiewało zapotrzebowanie na skomunikowanie obszaru pomiędzy Tyniecką a Kampusem UJ za pośrednictwem komunikacji tramwajowej. W chwili obecnej obszar ten nie posiada obsługi nawet regularnymi liniami autobusowymi, wobec czego budowa linii tramwajowej wzdłuż Trasy Pychowickiej znacząco poprawiłaby dostępność komunikacyjną mieszkańców zwłaszcza w kierunku Przegorzał.

Przy okazji uwag dotyczących linii tramwajowej wpłynęły liczne wnioski w tym UJ, w których wnioskowano o dodatkowy przystanek w okolicach ul. Harasymowicza/Sodowej. Przystanek ten zlokalizowany byłby w bliskiej odległości od proponowanego przystanku w okolicy ul. Tynieckiej, a możliwy byłby jedynie w przypadku wariantu z prowadzeniem linii tramwajowej mostem i dalej po terenie. W przypadku prowadzenia linii tramwajowej tunelem głębokim według analiz jedynym możliwym przystankiem byłby ten pod Tyniecką, natomiast pochylenie podłużne konieczne do pokonania różnic wysokości uniemożliwiłoby zlokalizowanie kolejnego przystanku podziemnego we wskazanej lokalizacji.

Ponadto w formularzach konsultacyjnych podczas poruszania kwestii tuneli płytkich odwołano się do wykonanej już Trasy Łągiewnickiej, gdzie przestrzenie nad tunelami zostały zagospodarowane w sposób przyjazny mieszkańcom. Pojawiły się wnioski, aby takich terenów służących rekreacji, nad przyszłymi tunelami Trasy Pychowickiej na przedmiotowej inwestycji utworzyć jak najwięcej. W tym miejscu także postuluje się o zapewnienie sieci połączeń komunikacji pieszej i rowerowej nad powierzchnią tunelu, aby skomunikować obszary po obu stronach drogi (np. relacja Pychowice – Zakrzówek).

W wielu wnioskach zwrócona została uwaga na zaprojektowaną w przedstawionych wariantach ulicę Nowosodową, łączącą ul. Sodową z Łojasiewicza. Istnieje obawa o zwiększony ruch przelotowy na nowym odcinku drogi. Dlatego też wnioskowano o brak ciągłości tejże drogi i ograniczenie jej zakresu tylko do funkcji dojazdowej do posesji, bez możliwości przejazdu wzdłuż Trasy Pychowickiej. Jednocześnie postuluje się zaprojektowanie samej drogi dla rowerów oraz ciągów pieszych łączących wskazane miejsca.

Jako stały element w wielu wnioskach poruszano kwestię dostępności rozwiązań projektowych dla niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego itd.). Wnioskuje się o zaprojektowanie wygodnych i szerokich ciągów komunikacyjnych dla w/w użytkowników jak również o zapewnienie dogodnych połączeń z istniejącą już siecią chodników i dróg dla rowerów, aby były rozwiązane w sposób przemyślany. W tej dziedzinie postulowane jest wykonanie połączeń pieszo-rowerowych pochylniami z wałami rzeki Wisły, gdzie istnieją ciągi o dużej popularności. Przy czym podkreśla się, że jest to możliwe jedynie w przypadku wariantu mostowego. Wiele z postulatów w przypadku wariantu w pełni tunelowego proponuje wykorzystanie istniejącej kładki technologicznej z magistralą wodociągową i zaadaptowanie jej na potrzeby przeprawy pieszo-rowerowej. Sugerowane rozwiązanie odbiega od przedmiotu zamówienia.

Liczne głosy aktywistów, reprezentujących środowiska rowerowe poruszały kwestię konieczności przeprawy rowerowej przez rzekę Wisłę, łączącej w ten sposób obustronne szlaki rowerowe cieszące się znaczną popularnością.

Pojawiły się pojedyncze wnioski o poprowadzenie ciągów rowerowych w tunelu pod Wzgórzem Św. Bronisławy w formie dodatkowego tunelu pieszo-rowerowego lub we wspólnej komorze z tunelem drogowym w innym poziomie (np. nad jezdnią).

W formularzach konsultacyjnych pojedyncze uwagi poświęcono ul. Księcia Józefa na odcinku od Salwatora do Mostu Zwierzynieckiego. Zwrócona została uwaga na zabytkowy charakter zabudowy wzdłuż ulicy, a także na rejon pętli tramwajowej, gdzie znajduje się skrzyżowanie z ul. Św. Bronisławy i Królowej Jadwigi. Z jednej strony sugerowano brak ingerencji w istniejący układ skrzyżowania, a z drugiej wnioskowano o tunel w okolicy muru

klasztornego. Z uwagi na zwartą zabudowę i małą dostępność miejsca, analizy wykazały, że rozwiązanie tunelowe znacząco zmieni przedmiotowy obszar. Na przedmiotowym odcinku także zaapelowano o brak ingerencji w istniejące posesje z uwagi na ukształtowanie wysokościowe działek, w stanie istniejącym posiadającym już utrudniony dojazd. Podobnie jak w przypadku pozostałych miejsc również tutaj zwrócono uwagę na zachowanie ciągłości drogi dla rowerów. Dotyczy to zarówno przedmiotowego odcinka jak i całości ul. Księcia Józefa w kierunku Bielana. W odniesieniu do tego miejsca pojawiła się również niewielka ilość postulatów dotyczących zaniechania budowy linii tramwajowej na odcinku Salwator – Przegorzały. Głosy te dotyczyły głównie obaw o bliskość zabudowy oraz ewentualną przepustowość układu.

TRASA ZWIERZYNIECKA

W przypadku Trasy Zwierzynieckiej najczęściej pojawiającym się postulatem było zminimalizowanie uciążliwości z Rodzinnymi Ogródkami Działkowymi pomiędzy ul. Stańczyka a Węzłem Balickim. Jako argumentację podawano ważną funkcją rekreacyjną, jaką pełnią ROD. We wnioskach wyrażany był ogólny sprzeciw dla przedstawionych wariantów Trasy Zwierzynieckiej i zgłoszona potrzeba opracowania nowego wariantu, który będzie w największym stopniu zadowalał zainteresowane Strony. Ponadto wyrażano obawę o zwiększone natężenie ruchu na odcinku, który przebiega po terenie. Sugerowano przesunięcie trasy na zachód i prowadzenie jej kosztem parkingów zlokalizowanych po zachodniej stronie ul. Armii Krajowej. Mimo, że planowana trasa we wskazanym miejscu możliwa jest do zlokalizowania w dostępnym pasie drogowym, wyrażony sprzeciw dotyczy zbliżenia i zajętości obecnych terenów zielonych stanowiących bufor pomiędzy ogródkami i drogą.

Ważnym miejscem, budzącym wątpliwość okazał się obszar pomiędzy Węzłem Armii Krajowej a wlotem do tunelu głębokiego w okolicy ul. Mydlnickiej. Obawę budziło prowadzenie trasy w otwartym wykopie ograniczonym konstrukcjami oporowymi w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej zarówno tej istniejącej jak i stale się rozwijającej. Miejsca te zlokalizowane są w sąsiedztwie rezerwy terenowej przeznaczonej pod Trasę Zwierzyniecką. Główny postulat dotyczy przykrycia odcinka drogowego na tym fragmencie poprzez zastosowanie tunelu płytkiego i połączenie w jeden tunel pomiędzy północnym portalem tunelu pod Wzgórzem Św. Bronisławy a zaprojektowanym odcinkiem w ciągu trasy głównej, do okolic ul. Zarzecze. Ponadto wnioskuje się o maksymalne zawężenie przekroju drogowego i skompresowanie go w przedmiotowym miejscu, aby również technologia wykonania tuneli płytkich nie wpływała destrukcyjnie na opisane otoczenie. Wyrażane jest także oczekiwanie, iż pozyskaną w ten sposób przestrzeń nad tunelem będzie można zagospodarować w sposób zbliżony do stanu istniejącego tj. tereny

zielone z dodatkową funkcją rekreacyjną, a także umożliwienie utworzenia ciągów pieszych i rowerowych na odcinku od Węzła Armii Krajowej do ul. Mydlnickiej. Analizy wykazały, że w miejscach, gdzie trasa przebiega w zagłębieniu, możliwe wykonanie jest tuneli płytkich z wyjątkiem łącznic węzłowych, gdzie konieczne jest połączenie poziomu „-1” z poziomem „0”. Także w tej lokalizacji postuluje się o zapewnienie ciągu pieszego i rowerowego wzdłuż ul. Odlewniczej nad przyszłym tunelem, a także obustronne połączenie układu dróg rowerowych i pieszych na Węzle ze wskazanym miejscem. Całość miałaby poprawić obecnie ograniczoną dostępność ul. Mydlnickiej, Hamernia, Kuźnicznej.

Kolejnym punktem poddawanym wątpliwości jest idea linii tramwajowej wzdłuż zaprojektowanej Trasy Zwierzynieckiej. Postulat ten jest zespolony z wnioskiem dotyczącym koordynacji z systemem szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego, który w ramach odrębnej inwestycji ma być zlokalizowany wzdłuż ulicy Armii Krajowej od ul. Piastowskiej do Ronda Ofiar Katynia. Dodatkowo podważana zasadność linii tramwajowej jest połączona z wątpliwościami dotyczącymi układu przystanków komunikacji zbiorowej na Węzle Armii Krajowej, który zdaniem wielu opinii nie byłby korzystny. Opinie zainteresowanych stron a także analizy Biura Projektowego wykazały, że poruszane powyżej kwestie można rozwiązać poprzez skoordynowanie ewentualnej linii tramwajowej wzdłuż Trasy Zwierzynieckiej z systemem szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego bez wzajemnego dublowania sąsiednich ciągów szynowych. Dzięki temu można będzie zapewnić korzystniejsze miejsce przesiadkowe na inne formy komunikacji.

Linia tramwajowa wzdłuż Trasy Zwierzynieckiej według wielu wniosków jest niepotrzebnym poszerzeniem pasa drogowego, który negatywnie wpłynie na otoczenie w okolicach ul. Odlewniczej. Podważana zasadność prowadzenia komunikacji szynowej wzdłuż trasy wynika również z długiego odcinka międzyprzystankowego pomiędzy Węzłem Armii Krajowej i Węzłem Przegorzały.

Pojawiły się również wnioski dotyczące możliwości przejścia na drugą stronę trasy głównej na odcinku od Węzła Balickiego do ul. Zarzecze. W projektowanych wariantach dodatkowe przejście (w miejscu istniejącego na wysokości ROD) nie zostało zapewnione. W trakcie konsultacji przeprowadzono analizy, które wykazały, że dodatkowe przejście możliwe by było poprzez zastosowanie bezkolizyjnego przejścia dla pieszych (z uwagi na natężenie ruchu pojazdów), lub wydłużenie odcinka tunelowego w ciągu trasy głównej i w ten sposób zapewnienie możliwości przejścia kolizyjnego w poziomie „0” przez układ drogowy z ruchem lokalnym. Za opisanym rozwiązaniem w postaci wydłużenia tunelu w sąsiedztwie osiedla Widok wnioskowali bezpośrednio mieszkańcy tych obszarów jak i pośrednio Działkowcy z ROD, opowiadający się za minimalizacją uciążliwości w tym rejonie.

Kolejną kwestią był projektowany poziom „0” czyli układ zapewniający komunikację w ramach Węzła Zespolonego Zarzecze i Armii Krajowej, oraz służący do obsługi ruchu

lokalnego. Postulowano przeanalizowanie zasadnej ilości pasów, aby nie tworzyć na poziomie terenu rozległych arterii.

Również jako stały element w wielu wnioskach poruszano kwestię dostępności rozwiązań projektowych dla niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego itd.). Wnioskuje się o zaprojektowanie wygodnych i szerokich ciągów komunikacyjnych dla w/w użytkowników jak również o zapewnienie dogodnych połączeń z istniejącą już siecią chodników i dróg dla rowerów, aby były poprowadzone w sposób przemyślany.

Poza problematyczną kwestią przystanków w ramach Węzła Armii Krajowej poruszono również temat lokalizacji pozostałych przystanków w ramach Trasy Zwierzynieckiej. Postulowano o zapewnienie możliwych dogodnych przesiadek z innymi systemami transportu (SKA, szybki bezkolizyjny transport szynowy). Mieszkańcy wnioskowali, aby przedłożone do konsultacji społecznych materiały, były wzajemnie skoordynowane z opracowaniem SKA i szybkiego bezkolizyjnego transportu szynowego.

4.7 Opinia Projektanta do zgłoszonych postulatów

Wszystkie postulaty i uwagi pozwalają na wyciągnięcie najważniejszych wniosków, służących do sporządzenia wariantu wynikowego. Część z przesłanych i wyrażonych opinii staje w sprzeczności z pozostałymi lub wzajemnie się wykluczają. W związku z tym Projektant przedstawił różne opcje wariantu wynikowego. Po przeprowadzonych analizach możliwości technicznych oraz uwzględniając funkcjonalność całego układu w opinii Projektanta wariant wynikowy powinien spełniać następujące założenia:

Trasa Pychowicka

- Proponuje się prowadzenie jezdni drogowych pod rzeką Wisłą w formie tunelu głębokiego drążonego metodą tarczową (TBM);
- Trasa w miejscu, gdzie jest to uzasadnione względami środowiskowymi, społecznymi powinna prowadzić w tunelu płytkim, zamiast stosowania głębokich wykopów, zaleca się obniżenie niwelety do poziomu umożliwiającego przekrycie;
- Zaleca się maksymalizację odcinków prowadzonych w formie tunelowej;
- Obszar nad tunelami płytkimi oraz rezerwa terenowa pod budowę kanału krakowskiego powinna być przeznaczona do celów rekreacyjnych (na wzór rozwiązań zastosowanych nad Trasą Łagiewnicką);
- W rejonach gdzie występują odcinki naziemne (np. łącznice węzłów), w sąsiedztwie zabudowy wielorodzinnej należy przewidzieć nasadzenia zieleni pełniące funkcje izolacyjne, niezależnie od zastosowania ekranów akustycznych;

- W związku z przeprowadzonymi analizami zaleca się brak realizacji linii tramwajowej wzdłuż Trasy Pychowickiej, do czasu opracowania w ramach odrębnego zadania, „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. Jednakże należy uwzględnić rezerwę terenową w sąsiedztwie trasy głównej, aby w przyszłości taka realizacja była możliwa;
- Proponuje się zachowanie rezerwy terenowej pod w/w linię tramwajową po zachodniej stronie, a w rejonie węzła Przegorzały zachowanie w pasie dzielącym pomiędzy jezdniami drogowymi wolnej przestrzeni, aby możliwe było podłączenie ewentualnej linii tramwajowej do pętli w ramach centrum przesiadkowego;
- Linia tramwajowa Salwator – Przegorzały powinna przebiegać obligatoryjnie wzdłuż ul. Księcia Józefa a następnie pod Mostem Zwierzynieckim, wzdłuż wału i dalej do centrum przesiadkowego. W celu poprawy przepustowości odcinka dla komunikacji zbiorowej zaleca się zastosowanie rozwiązań ograniczających ruch ogólny na odcinku od Salwatora do Mostu Zwierzynieckiego i stworzenie tam przekroju drogowego o ruchu uspokojonym z priorytetem komunikacji zbiorowej. Rozwiązanie to spełniałoby założenia o wyeliminowaniu ruchu międzydzielnicowego z rejonu Salwatora i skierowanie go na istniejący i projektowany ciąg Zielińskiego - Most Zwierzyniecki – Nowa Księcia Józefa. Dodatkowo proponuje się zlokalizowanie dodatkowego przystanku tramwajowego w okolicach Mostu Zwierzynieckiego/ul. Wioślarskiej;
- Ul. Nowa Księcia Józefa na odcinku od Mostu Zwierzynieckiego do projektowanego Węzła Przegorzały powinna posiadać przekrój 2x2 (jako przedłużenie ul. Zielińskiego), z czego jeden z pasów może zostać przeznaczony pod priorytet komunikacji autobusowej, pojazdów elektrycznych itd.. Na zachód od Węzła, ul. Nowa Księcia Józefa powinna posiadać przekrój analogiczny do dalszego przebiegu istniejącej ul. Księcia Józefa, tak aby zminimalizować zajętość terenu. Droga powinna być prowadzona w rezerwie terenu przewidzianej w MPZP, bez ingerencji w zabudowę mieszkaniową oraz ROD;
- Węzeł Przegorzały powinien zostać przesunięty na wschód, aby nie ingerować w liczne Rodzinne Ogródki Działkowe. Rozmiar węzła powinien zostać ograniczony do minimalnych rozmiarów, jednakże przy spełnieniu założeń funkcjonalności i przepustowości;
- Zlokalizowane przy Węźle centrum przesiadkowe (zwane Hubem) powinno zostać ograniczone przestrzennie. Poza pętlą tramwajowo-autobusową, obszar powinien przewidzieć przestrzeń pod parking wielopoziomowy dla samochodów osobowych i ewentualnie przestrzeń pod zlokalizowanie parkingu dla autokarów. Należy

rozważyć zastosowanie parkingu zlokalizowanego nad pętlą tramwajową (rozwiązanie podobne do pętli Górka Narodowa);

- Wymienione elementy powinny być zlokalizowane na obszarze, gdzie nie nastąpi ingerencja w obszary cenne przyrodniczo;
- Sugeruje się likwidację proponowanego w wariantach przedstawionych w konsultacjach społecznych, połączenia drogowego ul. Sodowej z ul. Łojasiewicza. Rozwiązanie takie zachowa istniejący, lokalny charakter ulic w rejonie Pychowic. Należy zapewnić połączenie ciągami pieszymi i rowerowymi wzdłuż projektowanej Trasy Pychowickiej w poziomie terenu;
- Należy zapewnić połączenie ul. Sodowej z ul. Norymberską w miejscu istniejącego łącznika- alei Wojciecha Młynarskiego;
- Na całości inwestycji należy zapewnić dogodne skomunikowanie przystanków wszystkich środków transportu;
- Na całości inwestycji należy zapewnić ciągłość rozwiązań dla pieszych oraz rowerzystów.

Trasa Zwierzyniecka

- Proponuje się wydłużenie tuneli płytkich, w których przebiegać będą jezdnie drogowe Trasy Zwierzynieckiej. Odcinek tunelowy powinien stanowić ciągłość jako kontynuacja, od północnego wylotu z tunelu głębokiego, w kierunku północnym co najmniej do ulicy Zarzecze. Przekrycie trasy samochodowej w rejonie zabudowań przy ul. Odlewniczej jest uzasadnione z uwagi na gęstą zabudowę w sąsiedztwie oraz planowane zagłębienie trasy;
- Dodatkowo sugeruje się wydłużenie odcinka tunelu płytkiego w kierunku północnym do rejonu Węzła Balickiego, aby całość obszaru istniejącego ul. Armii Krajowej, w poziomie terenu (0) służyła do obsługi ruchu lokalnego oraz węzłowego, natomiast ruch tranzytowy międzydzielnicowy przebiegać powinien na jak największym fragmencie bez uciążliwości dla okolicznych mieszkańców oraz ROD;
- Powyższe rozwiązanie zapewni możliwość ukształtowania dodatkowego przejścia dla pieszych pomiędzy Wiaduktem w ciągu ul. Balickiej a ul. Zarzecze (w stanie istniejącym takowe funkcjonuje). Przejście to w przypadku wydłużenia tunelu trasy głównej możliwe jest do zlokalizowania kolizyjnie z układem dróg lokalnych w poziomie 0;
- W przypadku braku wydłużenia tunelu trasy głównej w przedmiotowym obszarze proponuje się zlokalizowanie dodatkowego bezkolizyjnego przejścia dla pieszych

w formie kładki nad Trasą Zwierzyniecką. Tunel dla pieszych jest niemożliwy z uwagi na prowadzony tunel szybkiego bezkolizyjnego transportu szynowego;

- Obszar nad tunelami płytkimi powinien być zagospodarowany przestrzenią przeznaczoną do celów rekreacyjnych (na wzór rozwiązań zastosowanych nad Trasą Łagiewnicką);
- W rejonach, gdzie występują odcinki naziemne (np. łącznice węzłów), w sąsiedztwie zabudowy wielorodzinnej należy przewidzieć nasadzenia zieleni pełniące funkcje izolacyjne, niezależnie od zastosowania ekranów akustycznych;
- Na odcinku Trasy Zwierzynieckiej proponuje się rezygnację z prowadzenia linii tramwajowej, do czasu opracowania w ramach odrębnego zadania, „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”;
- W ramach Trasy Zwierzynieckiej należy uwzględnić odrębne opracowanie dotyczące Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie;

Proponuje się rozwiązanie polegające na sprowadzeniu linii szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w okolicy Węzła Armii Krajowej do tunelu płytkiego (-1) przebiegającego równoległe do planowanego tunelu drogowego Trasy Zwierzynieckiej, po stronie wschodniej. Następnie linia przebiegałaby wg wcześniejszych założeń w osi ul. Armii Krajowej w poziomie -1 i dalej w kierunku północnym. W zakresie koordynacji Trasy Zwierzynieckiej z szybkim, bezkolizyjnym transportem szynowym, znalazłby się dodatkowy przystanek przy Węźle Armii Krajowej;

- W związku z brakiem linii tramwajowej w kierunku południowym, należy zaprojektować dodatkowe przystanki autobusowe na Węźle Armii Krajowej.
- Proponuje się, aby zaprojektowany układ drogowy w poziomie terenu (0) na odcinku pokrywającym się z istniejącą ul. Armii Krajowej posiadał charakter lokalny i był zawężony na tyle, na ile pozwalają warunki ruchu. W tym celu należy zminimalizować liczbę pasów ruchu i ograniczyć rozmiar skrzyżowań a także zapewnić pasy dla priorytetu komunikacji autobusowej;
- Na całości inwestycji należy zapewnić dogodne skomunikowanie przystanków wszystkich środków transportu;
- Na całości inwestycji należy zapewnić ciągłość rozwiązań dla pieszych oraz rowerzystów.

Uwagi ogólne.

Ostateczny kształt koncepcyjnych rozwiązań drogowych determinowany jest przez główne założenia, dotyczące sposobu przekroczenia rzeki Wisły, a także sposobu zlokalizowania rezerwy pod linię tramwajową. Rozwiązaniem minimalizującym zakres Węzła Przegorzały jest rezygnacja z prowadzenia linii tramwajowej na obecnym etapie. Linia tramwajowa z Salwatora wraz z budową centrum przesiadkowego powinny być obligatoryjne, aby w dogodny sposób zapewnić połączenie z nowym punktem węzłowym.

W przypadku Trasy Zwierzynieckiej na odcinku od Węzła Balickiego do Węzła Armii Krajowej dotychczas przedstawiona linia tramwajowa (przed konsultacjami społecznymi) powinna być zastąpiona projektowanym odcinkiem szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego, bez kontynuacji w tunelu pod wzgórzem św. Bronisławy.

4.8 Zestawienie zgłoszonych wniosków, protestów, opinii

Na podstawie formularzy konsultacyjnych, które zostały wypełnione przez mieszkańców, stworzono zestawienie uwag, opinii i spostrzeżeń interesariuszy. W przedmiotowym zestawieniu, stanowiącym załącznik nr 1 i 2 do Raportu, Projektant odniósł się do każdego z otrzymanych wniosków.

Zakres zestawienia obejmuje:

- Numer ewidencyjny formularza
- Zgłoszony postulat/uwaga
- Rozstrzygnięcie (decyzja o uwzględnieniu bądź nieuwzględnieniu postulatu)
- Uzasadnienie w przypadku braku uwzględnienia

5. Koreferat

Podczas konsultacji społecznych Prezydent Miasta Krakowa podjął decyzję o powołaniu zespołu eksperckiego do analizy wyników opracowania wielowariantowej koncepcji pn. „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej (węzeł „Ofiar Katynia”, węzeł „Ruczaj”). 22.03.2023 r. Urząd Miasta Krakowa Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu zawarł Umowę z Politechniką Krakowską na wykonanie koreferatu do ww. koncepcji. Ocenie podlegały rozwiązania projektowe prezentowane podczas konsultacji społecznych jak również warianty uwzględniające postulaty mieszkańców.

Na podstawie analiz przeprowadzonych podczas sporządzenia Koreferatu sformułowano następujące wnioski odnośnie przedstawionej do opiniowania dokumentacji projektowej:

- Dokumentacja projektowa opracowana na potrzeby konsultacji społecznych (opracowana jesienią 2022) jest w wielu aspektach bardziej szczegółowa niż projekt wariantów Tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej powstałych po tych konsultacjach uwzględniające uwagi zgłoszone przez mieszkańców. Powinna ona być jak najszybciej uzupełniona tak, aby wszystkie warianty (podlegające konsultacjom jak i powstałe poprzez uwzględnienie zgłoszonych uwag) można było traktować równoprawnie, co umożliwi wybór wariantu optymalnego. Dotyczy to takich elementów jak dokładny przekrój podłużny poszczególnych wariantów obydwóch Tras, bardziej szczegółowe określenie kosztów realizacji czy opracowanie prognoz ruchu dla aktualnych wariantów Tras.
- Jak najszybciej powinny zostać podjęte prace nad elementami związanymi z ochroną środowiska. Należy bowiem pamiętać, że zarówno Trasa Pychowicka jak i Trasa Zwierzyniecka przebiegają przez obszary o wysokich walorach przyrodniczych i przyjęte rozwiązania projektowe, a także skala podjętych działań w zakresie ochrony środowiska mogą decydować o wyborze wariantu preferowanego przyjętego do dalszych prac. Na etapie raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko należy przeprowadzić dokładne analizy środowiskowe i uszczegółwić informacje na temat środowiska.
- Miasto powinno szybko przystąpić do opracowania weryfikacji układu transportu szynowego (szybki bezkolizyjny transport szynowy, tramwaj, kolej aglomeracyjna) celem właściwego ukształtowania przebiegu poszczególnych linii, a także opracowania właściwego scenariusza jego rozwoju z uwzględnieniem stopnia pilności realizacji poszczególnych odcinków wynikających z dynamiki rozwoju poszczególnych części miasta, przyjętej strategii rozwoju miasta, możliwości finansowych miasta, niezawodności sieci tramwajowej, a także stopnia przygotowania poszczególnych inwestycji. Na jego podstawie powinny być podjęte strategiczne decyzje z punktu widzenia kształtowania całokształtu sieci drogowo-torowej Krakowa, które stają się coraz bardziej konieczne, w tym modyfikacji dokumentów planistycznych, studialnych oraz polityk transportowych. Jedną z takich decyzji jest ewentualne wprowadzenie do projektu Trasy Zwierzynieckiej tunelu tramwajowego lub skierowanie jej w projektowaną trasę tramwajową wzdłuż ul. Piastowskiej. Takie rozwiązanie może mieć efekt synergiczny dla obu projektów tramwajowych i wykształcić wspólną, bardziej efektywną oś transportu pasażerskiego N – S pomiędzy zachodnimi dzielnicami Krakowa. Połączenie tramwajowe relacji Trasa Pychowicka – Piastowska tworzy możliwość spięcia (i rozjazdów) większej liczby poprzecznych linii tramwajowych relacji W – E. Jest to pożądane z punktu widzenia niezawodności jak i efektywności systemu tramwajowego. Co więcej, możliwe jest powiązanie inwestycji w Trasie Pychowickiej z projektowaną linią szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego i utworzenie atrakcyjnego korytarza transportu

zbiorowego pomiędzy os. Ruczaj (w przyszłości Kliny), kampusami UJ i AGH oraz śródmieściem Krakowa. W dalszych pracach studyjnych rekomenduje się analizę tego zagadnienia i potencjału transportu szynowego w korytarzach: Cichy Kącik – Trasa Pychowicka lub Cichy Kącik – Kapelanka.

- Prognozy ruchu wykazują duży poziom obciążenia potokami drogowymi Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Na przedstawionych planszach natężenia ruchu sięgają do 4000 ÷ 5000 P/h w przekroju (a nawet i ponad 5000 P/h). W skali modelu KMR kwalifikuje to Trasę Pychowicką i Zwierzyniecką do odcinków sieci o wysokim natężeniu ruchu. Przeprowadzone prognozy potwierdzają kluczowe znaczenie obu tych tras jako elementów III obwodnicy Krakowa, które są niezbędne dla jej dokończenia i pełnienia przyszłej roli w układzie transportowym Krakowa. Brak Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej uniemożliwi powiązanie drogowe dużych dzielnic Krakowa z pominięciem obszarów wrażliwych (Śródmieścia i sieci ulic lokalnych) lub bez nadmiernego wydłużenia trasy przejazdu (przez IV obwodnicę), zwiększającego poziom obciążenia i pracy przewozowej układu drogowego.
- Wyniki prognoz ruchu uzasadniają przyjęcie projektowanego przekroju drogowego Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej, tj. trasy głównej ruchu przyspieszonego (GP) o przekroju zasadniczym 2x2 (lub odcinkowo 2x3). Trasy te będą miały w skali całego Krakowa istotne znaczenie ruchowe i ich zadaniem będzie przejęcie ciężaru ruchu międzydzielnicowego, w szczególności ze śródmiejskiego układu drogowego. Dopuszczalna jest realizacja węzłów dwupoziomowych, ale konieczne należy minimalizować ich zajętość terenową i „inwazyjność” urbanistyczną (prowadzenie trasy możliwie w tunelach lub wykopach, unikanie przewymiarowania przekrojów łącznic drogowych na węzłach). Przyjęcie wyższych parametrów ruchowych dla Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej jest pożądane i akceptowalne tylko przy dalszych działaniach na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego wewnątrz III obwodnicy Krakowa.
- W prognozach ruchu założono powiązanie realizacji Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej ze zwężeniem Alei Trzech Wieszców w centrum Krakowa dla ruchu drogowego. Jest to prawidłowy i wręcz konieczny kierunek działania z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju transportu w mieście. W przeciwnym wypadku pozostawienie pojemności układu drogowego w śródmieściu bez zmian nie przyniesie pożądanej redukcji uciążliwości ruchu drogowego w tym obszarze. Budowa III obwodnicy oraz pozostawienie II obwodnicy w istniejących parametrach oznacza wzrost pojemności układu drogowego w skali miasta, która zostanie „wypełniona” przez nowo wygenerowane podróże. W sytuacji zaś zwężenia II obwodnicy nowo wybudowana

III obwodnica dużo bardziej będzie wykorzystana przez ruch przejęty w relacjach międzydzielnicowych z istniejących tras przejazdu. Wykonane prognozy ruchu potwierdzają także ograniczenie przejścia ruchu drogowego z IV obwodnicy (przez Trasę Pychowicką i Zwierzyniecką) w sytuacji zwężenia dróg śródmiejskich. W scenariuszu bez zwężenia Alei Trzech Wieszczy potok ruchu na autostradzie A4 maleje o nawet 1000 P/h, zaś przy zwężeniu ATW spadki te następują na krótszym odcinku i sięgają 400 P/h.

- W prognozach ruchu wykazano znaczące spadki natężenia ruchu o 1000 – 2000 P/h wzdłuż Alei Trzech Wieszców w wyniku ich zwężenia w wariantach inwestycyjnych. Oznacza to nawet 30÷50% mniejsze potoki ruchu w ciągu Alei Trzech Wieszczy względem stanu istniejącego. Wskazuje to na znaczną możliwość ograniczenia ruchu międzydzielnicowego i dalekobieżnego, który nie powinien być realizowany przez ulice i aleje śródmiejskie. Przekrój drogowy Alei Trzech Wieszczy powinien zostać ograniczony, tak aby obsługiwać przede wszystkim lokalny ruch drogowy. „Uwolniona” w ten sposób przestrzeń alei powinna zostać przeznaczona pod inne środki transportu (pieszy, rowerowy, transport zbiorowy), ale też i inwestycje pozatransportowe (np. tereny zieleni czy przestrzeni publicznej). Należy także podkreślić potencjał interwencji w korytarzu Alei Trzech Wieszców oraz konieczność ich zaplanowania w długofalowych działaniach strategicznych miasta. Aleje mogą być przedmiotem kompleksowego projektu rewitalizacyjnego, którego celem będzie utworzenie reprezentacyjnej przestrzeni urbanistycznej i przywrócenie ich atrakcyjności jako bulwaru śródmiejskiego.
- W zakresie kształtowania układu drogowego Krakowa po budowie Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej, oprócz zwężenia Alei Trzech Wieszców należy rozważyć ograniczenie pojemności także innych dróg w obszarze pomiędzy III i II obwodnicą Krakowa. Mowa tutaj głównie o arteriach na południe od Wisły w obszarze Dębnik i Ludwinowa (Konopnickiej, Monte Cassino, Wadowicka). Ich szeroki przekrój drogowy w kierunku śródmieścia przechodzi dalej w aleje poddawane uspokajaniu ruchu (obecnie al. Dietla, a w przyszłości Aleje Trzech Wieszców), a więc nie są zasadne tak wysokie parametry ruchowe po wybudowaniu III obwodnicy. Rozważyć można także ograniczenie roli ciągu ulic Grota - Roweckiego i Brożka wobec obecności alternatywy w postaci Trasy Łagiewnickiej. Działania takie wzmocnią efekt „wyprowadzenia” ruchu samochodowego na III obwodnicę i ograniczą rolę samochodu w podróży w Krakowie, zwłaszcza w obszarze wewnętrznym. Wariant taki nie został przedstawiony w niniejszych prognozach ruchu, ale może być częścią dalszych planów strategicznych. Można domniemywać, że budowa III obwodnicy wraz z ograniczeniem pojemności drogowej nie tylko II obwodnicy, ale także dróg promienistych pomiędzy III i II obwodnicą, może w największym stopniu zniwelować ryzyko ruchu wzbudzonego w skali miasta

i ograniczyć uciążliwości środowiskowego ruchu drogowego w centrum. Oczywiście na zwężanych ciągach drogowych należy zwiększać atrakcyjność transportu zbiorowego (częstotliwości i czasów przejazdu), rozwijać spójną infrastrukturę rowerową, oraz poszerzone przestrzenie piesze i zieleni publicznej – kładąc nacisk na funkcje pozatransportowe ulic (śródmiejskich).

- W zakresie infrastruktury transportu szynowego projekt realizuje istotne połączenie transportu zbiorowego w skali całego obszaru zachodniego Krakowa. Jego realizacja zmniejsza poziom bariery dostępności pomiędzy dużymi obszarami urbanistycznymi w tej części miasta. Jakkolwiek jest to ogólnie zasadny kierunek działań, to wątpliwości budzi efektywność pasażerska systemu tramwajowego wynikająca z prognoz ruchu. Prowadzenie linii tramwajowej w tunelu Trasy Zwierzynieckiej wyprowadza ową oś transportową N - S w kierunku Ronda Ofiar Katynia, w odsunięciu od gęsto zabudowanych obszarów Łobzowa i Azorów. Taki projekt skutkuje rozwiązaniami nieefektywnymi wzdłuż al. Armii Krajowej, tj. pokrycie się z drugą trasą równoległą w różnych poziomach oraz brak powiązania poprzecznego (rozjazdów) z istniejącą trasą tramwajową w ciągu ul. Bronowickiej i ul. Balickiej. W prognoza ruchu zauważalny są także niskie potoki pasażerskie na trasach tramwajowych w obrębie dz. Łobzów, tj. w osi Bronowicka – Królewska, oraz (projektowanej) osi Weissa – Piastowska. Wartości takie świadczą o ryzyku wzajemnej konkurencyjności pomiędzy trasami tramwajowych w sytuacji realizacji zbyt kilku połączeń w podobnych relacjach podróży, co wpłynie negatywnie na ich efektywność funkcjonalną.

6. Podsumowanie

Podstawowym celem konsultacji było zebranie opinii mieszkańców Krakowa na temat inwestycji i wykonanie na jej podstawie najkorzystniejszego rozwiązania projektowego pod względem środowiskowym i społecznym.

Na potrzeby konsultacji społecznych sporządzono cztery warianty dla Trasy Zwierzynieckiej a także 2 warianty dla Trasy Pychowickiej. Warianty dotyczące Trasy Pychowickiej powstały z uwzględnieniem kanału krakowskiego, który jest przewidziany w rządowych planach przyszłościowych. Również docelowy wariant wynikowy będzie uwzględniał możliwość wykonania w/w kanału w przyszłości bez ingerencji w trasę główną przebiegającą głębokim tunelem zarówno pod rzeką Wisłą jak i pod rezerwą terenową przewidzianą pod przyszły kanał.

Zebranie wielu postulatów i uwag a także treści zawarte w niezależnym Koreferacie, posłużyły do sporządzenia głównych założeń, służących wykonaniu wariantu wynikowego. Wariant ten następnie posłużył do opracowania na zlecenie Inwestora projektu budowlanego i wykonawczego na kolejnym etapie a następnie rozpoczęcie robót budowlanych.

Głos społeczeństwa był bardzo istotnym aspektem wpływającym na proponowane założenia projektowe Trasy Zwierzynieckiej i Trasy Pychowickiej, a poruszane podczas konsultacji społecznych przez mieszkańców problemy były pomocne w przyjęciu ogólnych założeń dla przyszłych rozwiązań zapewniających komfort podróżowania i minimalizację oddziaływania w środowisko. Jednym z najczęściej pojawiających się postulatów była ochrona Lasu Łęgowego, który zlokalizowany jest w północnym międzywalu Wisły, pomiędzy Salwatem a Przegorzalami. Cały drzewostan łąkowy stanowi podmiot ochrony projektowanego użytku ekologicznego "Łęg Przegorzalski". Jest to wysokopienny wielowarstwowy drzewostan o luźnej strukturze przestrzennej zdominowany głównie przez topole (w tym topolę czarną *Populus nigra*), wierzby (*Salix alba*, *S. fragilis*) i czeremchy (*Prunus sp.*). W warstwie krzewów występują głównie podrostry topolowo-wierzbowe i bzy. Warstwa runa jest bardzo bujna, złożona głównie z pokrzywy *Urtica dioica*, jeżyny *Rubus sp.* oraz gatunki pnące: winobluszcz *Parthenocissus inserta* (gatunek obcy), przytulię czezną *Galium aparine* i chmiel zwyczajny *Humulus lupulus*. Największym zagrożeniem dla tego siedliska są wycinka, melioracja i osuszenie obszarów podmokłych, zabudowa i inne rodzaje antropogenicznych przekształceń. Rekomendowane poprowadzenie trasy w tunelu pod Wisłą pozwoli jednak na całkowity brak ingerencji w drzewostan łąkowy. Rozwiązania projektowe na całym obszarze inwestycji zostały przyjęte tak, aby wycinkę ograniczyć do niezbędnego minimum. Wycinka drzewostanu powinna odbywać się poza okresem łąkowym ptaków. Pozostawiona istniejąca roślinność będąca w liniach rozgraniczających, powinna zostać zabezpieczona w czasie prowadzenia robót budowlanych w taki sposób, aby uniknąć uszkodzeń korzeni, pni oraz koron przez pojazdy budowy. Inwestycja uporządkuje teren i wprowadzi zieleni zastępczą wpisującą się w otaczający krajobraz.

W raporcie w pkt. 4.7 wskazano rekomendacje Projektanta, uwzględniające w jak największym stopniu postulaty z konsultacji społecznych, przy uwzględnieniu opinii zawartych w niezależnym Koreferacie sporządzonym przez Politechnikę Krakowską. Wprowadzenie tych sugestii do dokumentacji projektowej pozwoli spełnić większość postulatów zgłaszanych w trakcie trwania procesu konsultacyjnego. Reasumując docelowy projekt powinien spełniać następujące założenia:

- prowadzenie Trasy Pychowickiej w tunelu pod rzeką Wisłą,
- maksymalizacja odcinków prowadzonych w tunelach płytkich tam gdzie istnieje możliwość,

- brak linii tramwajowej wzdłuż Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej, do czasu opracowania w ramach odrębnego zadania „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”.
- zachowanie rezerwy terenowej pod ewentualną budowę linii tramwajowej wzdłuż TP,
- zachowanie rezerwy terenowej pod przyszły Kanał Krakowski,
- koordynacja projektowa Trasy Zwierzynieckiej z systemem szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego,
- minimalizacja rozmiarów węzłów przy spełnieniu warunków przepustowości,
- w rejonie Przegorzał przesunięcie układu drogowego wraz z węzłem na wschód,
- minimalizacja ingerencji w obszary cenne przyrodniczo oraz w obszary ROD,
- przestrzeń nad tunelami i rezerwa terenowa pod budowę kanału krakowskiego powinna zostać zagospodarowana na cele rekreacyjne,
- obligatoryjna budowa linii tramwajowej od Salvatora do nowego centrum przesiadkowego,
- centrum przesiadkowe w formie minimalizującej zajętość obszaru (np. parking nad pętlą),
- dostosowanie układu dróg lokalnych do zagospodarowania istniejącego,
- priorytety dla komunikacji zbiorowej,
- zastosowanie dogodnych rozwiązań dla ruchu pieszego i rowerowego,
- zapewnienie dogodnych rozwiązań dla skomunikowania różnych środków komunikacji zbiorowej.

Spis załączników:

1. **Załącznik nr 1** – Zestawienie zgłoszonych wniosków wraz z odniesieniem się Projektanta – Zadanie I Trasa Pychowicka
2. **Załącznik nr 2**– Zestawienie zgłoszonych wniosków wraz z odniesieniem się Projektanta – Zadanie II Trasa Zwierzyniecka
3. **Załącznik nr 3** – Nagranie video z 5 spotkań konsultacyjnych

Kopie artykułów prasowych dotyczących konsultacji społecznych

1. Gazeta Krakowska

Gazeta Krakowska 

[Wiadomości](#) [Gazeta Online](#) [Koronawirus](#)



W środę, 19 października, odbyły się konsultacje społeczne dotyczące budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej. Planowana inwestycja położona jest w czterech dzielnicach: Krowodrza, Bronowice, Zwierzyniec, Dębniki. Jako pierwsi z wariantami projektowanych tras zapoznali się mieszkańcy dzielnicy Krowodrza, którzy licznie przybyli na śródkowe konsultacje.

2. RMF24



RMF24 · Regiony w RMF24 · Kraków · Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka. Ruszyły konsultacje

Trasa Pychowicka i Zwierzyniecka. Ruszyły konsultacje

Autor:

Marek Wiośło

Poniedziałek, 17 października 2022 (14:02)

Do końca roku powinny być znane ostateczne warianty przebiegu Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej. To kluczowe fragmenty trzeciej obwodnicy Krakowa - jej powstanie ma odkorkować stolicę Małopolski.



Wizualizacja przebiegu jednej z tras
/Spółka Trasa Łagiewnicka /Materiały prasowe

Trasy Pychowicka i Zwierzyniecka połączą Łagiewnicki, tunelem pod Kopcem Kościuszki z rondem Ofiar Katynia i odciążą zakorkowane aleje Trzech Wieszczów. Inwestycja ma być realizowana aż w czterech dzielnicach.

Właśnie rozpoczęły się **konsultacje społeczne, które potrwać do 18 listopada.**

Spodziewamy się, że będzie dużo pytań od mieszkańców. Jeśli będzie taka potrzeba, będziemy przedłużać konsultacje, ale generalnie do końca roku chcielibyśmy zamknąć konsultacje, żeby móc zacząć prace przygotowawcze i wstąpić o decyzje środowiskowe - mówił Krzysztof Migdał ze spółki Trasa Łagiewnicka, z którym rozmawiał reporter RMF FM Marek Wiośło.

3. KRKNews



NAJNOWSZE MIASTO MOBILNOŚĆ PRZESTRZEŃ BIZNES SMOG SPORT TURYSTYKA KULTURA BULWARY

MIASTO DZIELNICE MOBILNOŚĆ NAJNOWSZE

Konsultacje w sprawie trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej. „Nad rozsądnymi propozycjami mieszkańców będą pracować projektanci”

4 listopada 2022



Wizualizacja - spółka Trasa Łagiewnicka

Musisz przeczytać

Historyczny sukces małopolskiego



Trwają konsultacje w sprawie tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej. „Wstuchujemy się w głos mieszkańców i wspólnie z nimi chcemy szukać sposobu na zaplanowanie tej inwestycji przy minimalizacji kosztów finansowych, społecznych i ekologicznych” – podkreślają przedstawiciele spółki Trasa Łagiewnicka, odpowiedzialnej za przygotowania do realizacji nowych tras.

4. Dziennik Polski



Wiadomości Koronawirus Sport Turystyka Nekrologi Felietony W

Strefa Biznesu / Dziennik Polski / Strefa biznesu / Kraków. Ruszyły konsultacje ws. tras Pychowickiej i...

Kraków. Ruszyły konsultacje ws. tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Głos zabrali mieszkańcy Krowodrzy

 Ewa Waclawowicz 19 października 2022, 18:58



W środę, 19 października, odbyły się konsultacje społeczne dotyczące budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej. Planowana inwestycja położona jest w czterech dzielnicach: Krowodrza, Bronowice, Zwierzyniec, Dębniki. Jako pierwsi z wariantami projektowanych tras zapoznali się mieszkańcy dzielnicy Krowodrza, którzy licznie przybyli na środowe konsultacje.

5. Gazeta wyborcza

☰ 🔍  Dzisiejsza gazeta (e-wydanie)

wyborcza.pl
KRAKÓW

Zaloguj się 

← WYBORCZA.PL WIADOMOŚCI WOJNA W UKRAINIE ZAKOPANE SZKOLY INWESTYCJE NARTY KULTURA SPORT TYGODNIK KRAKÓW WIĘCEJ KONTAKT PRENUMERATA MIASTA

Niedługo ruszają konsultacje trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej

REMONTY ULIC 10.10.2022, 17:28



6. LoveKraków



Wkrótce konsultacje tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej. Sprawdź przebieg [MAPY]

LoveKraków.pl | 03.10.2022 | 16:01 | Drogi



TRASA POŁĄCZY SIĘ Z UL. ATRIM KRAKOWEJ

FOT. KRZYSZTOF KALINOWSKI/LOVEKRAKOW.PL

7. InfoKraców24



Najnowsze ... a w Krakowie – jaką szkołę pływania najlepiej wybrać dla nas lub naszego dziecka? ... We

Weź udział w konsultacjach ws. tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej

Autor: Bogusław Świerowski | Data: 17 października, 2022 | W kategorii: Wiadomości z regionu
Tagi: Budowa, konsultacje społeczne, Kraków, Plan Trasy, Planowane warianty, Trasa Pychowicka, Trasa Zwierzyniecka

[Drukuj](#) [Email](#)



Fot. Trasa Łagiewnicka SA

Rozpoczynają się konsultacje społeczne dotyczące budowy tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej. Konsultowany obszar inwestycji obejmuje odcinek między węzłem przy rondzie Ofiar Katynia i węzłem „Ruczaj” (przy skrzyżowaniu z ulicą Grota-Rożewskiego).

Planowana inwestycja położona jest w czterech dzielnicach: Krowdrza, Bronowice, Zwierzyniec, Dębniki. Celem konsultacji jest zaprezentowanie wariantów projektowanych tras: Zwierzynieckiej, Pychowickiej oraz zebranie opinii mieszkańców co do wyboru jednego z wariantów tras, a także uwag do preferowanego wariantu, propozycji rozwiązań dodatkowych oraz innych oczekiwań w stosunku do planowanej inwestycji.

CZEŚĆ RYSUNKOWA

**PREZENTOWANE WARIANTY TRASY PYCHOWICKIEJ I TRASY
ZWIERZYNECKIEJ PODCZAS KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**