

**Raport z konsultacji
społecznych dot. opracowania
przebiegu linii tramwajowej
do osiedla Kliny**

Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
Kraków, 2025 r.

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Podstawa prawna konsultacji	3
3. Przedmiot i cel konsultacji	3
4. Promocja i sposób informowania o konsultacjach	4
5. Przebieg konsultacji społecznych	8
6. Przebieg spotkań konsultacyjnych	13
7. Wyniki formularzy konsultacyjnych	53
8. Opis uwag zgłoszonych w formie pisemnej	71
9. Wnioski z konsultacji społecznych	93
10. Spis załączników	94

1. Wprowadzenie

Konsultacje społeczne dotyczące opracowania przebiegu linii tramwajowej do osiedla Kliny zatytułowane „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?” odbyły się w terminie między 7 kwietnia 2025 r., a 9 maja 2025 r. Dzięki ich przeprowadzeniu możliwe było poznanie opinii mieszkańców wobec zaprezentowanych koncepcji przebiegów linii tramwajowej, a także przyjęcie przez pracowników Urzędu Miasta Krakowa uwag do przedstawianych rozwiązań koncepcyjnych. Plany dotyczące linii tramwajowej do Klinów związane są z prognozowaną dynamiczną rozbudową obszaru, a co za tym idzie nasilającą się potrzebą polepszenia skomunikowania Klinów z centrum Miasta. Zebrane opinie będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

2. Podstawa prawna konsultacji

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Wydziałem Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego na podstawie Uchwały nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

3. Przedmiot i cel konsultacji

Celem konsultacji było poznanie opinii i oczekiwań mieszkańców, a także zebranie uwag dla zaproponowanych możliwości poprowadzenia linii tramwajowej do osiedla Kliny. Przedstawiono trzy warianty przebiegu linii tramwajowej:

- **Wariant 1:** linia tramwajowa biegnąca od istniejącej pętli Czerwone Maki P+R wzdłuż ulic: Bunscha i Humboldta, następnie skręcająca na południe w ul. Spacerową, na skrzyżowaniu z ulicami Trockiego i Działowskiego skręcająca na wschód, kończąca się na pętli tramwajowej proponowanej w pobliżu wiaduktu którym przebiega autostrada A4 nad linią kolejową nr 94.
- **Wariant 2:** linia tramwajowa biegnąca od istniejącej pętli Czerwone Maki P+R wzdłuż ulic Bunscha i Humboldta, następnie skręcająca na południe w ul. Spacerową, na skrzyżowaniu z ulicami Trockiego i Działowskiego skręcająca na wschód, na planowanym rondzie w pobliżu Szkoły Podstawowej nr 14 skręcająca na południe, przekraczająca autostradę A4, po czym kończąca się na planowanej nowej pętli w pobliżu przystanku kolejowego Kraków Opatkowie.

- **Wariant 3:** linia tramwajowa biegnąca od istniejącej pętli Czerwone Maki P+R wzdłuż ulic Bunscha i Humboldta, następnie skręcająca na południe w kierunku ul. Trockiego, po czym skręcająca na wschód w planowaną drogę klasy zbiorczej biegnącą równolegle do autostrady A4, kończąca się na pętli tramwajowej proponowanej w pobliżu wiaduktu którym przebiega autostrada A4 nad linią kolejową nr 94.

Przedstawione warianty przebiegu linii tramwajowej zostały wyznaczone po rozpoznaniu możliwości budowy linii tramwajowej łączącej istniejącą pętlę tramwajową Czerwone Maki P+R z terenem osiedla Kliny. Pod uwagę wzięto zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie obszaru, ukształtowanie terenu, uwarunkowania związane z ochroną przyrody i zabytków. Warianty przebiegały w południowo-zachodniej części Miasta Kraków – dzielnicy VIII Dębniki oraz dzielnicy X Swoszowice.

W początkowym fragmencie warianty linii tramwajowej od pętli Czerwone Maki P+R do okolic Szpitala im. Babińskiego, zostały wyznaczone w terenie antropogenicznym, już zabudowanym. Na dalszym przebiegu, zaproponowane trasy wariantów w większości przechodzą przez tereny roślinności trawiastej oraz porośniętej krzewami i drzewami liściastymi. Rejon osiedla Kliny, choć obecnie w sporej części jeszcze nie jest zagospodarowany, to ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przewidują przeznaczenie dużej części terenów pod zabudowę mieszkaniową i usługową. Budowa linii tramwajowej przyczyniłaby się do poprawy obsługi komunikacyjnej tego obszaru.

Niniejsze opracowanie dzięki uzyskaniu podstawy do weryfikacji ustaleń dotyczących przebiegu linii tramwajowej łączącej istniejącą sieć tramwajową z obszarem Klinów na podstawie zebranych opinii mieszkańców, będzie mogło stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

4. Promocja i sposób informowania o konsultacjach

Ogłoszenie na temat konsultacji społecznych zostało zamieszczone na portalu www.obywatelski.krakow.pl. Wykorzystano następujące elementy serwisu:

- Dział „Aktualności”

1 kwietnia 2025 r. opublikowano informację o planowanym uruchomieniu przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury we współpracy z Wydziałem Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego konsultacji społecznych: „Tramwaj na Kliny - jak go poprowadzimy?”. W tekście poinformowano o terminie planowanych konsultacji, ich celu oraz planowanych formach konsultacji oraz sposobach, jakimi mieszkańcy mogli wziąć w nich udział, a także o podstawie prawnej prowadzonych konsultacji. Przedstawiono też trzy warianty tras, różniące się lokalizacją pętli końcowych oraz

szczegółami przebiegu, uwzględniając m.in. ulicę Spacerową, planowane rondo przy Szkole Podstawowej nr 14 czy planowaną drogę równoległą do autostrady A4.

7 kwietnia 2025 r. opublikowano informację o uruchomieniu przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Wydziałem Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego trwających od 7 kwietnia do 9 maja 2025 r. konsultacji społecznych: „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”. W tekście poinformowano o przedmiocie i celu prowadzonych konsultacji, ich podstawie prawnej, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział. Zaprezentowano również przebieg trzech wariantów przebiegu trasy. Jako pliki do pobrania zamieszczono:

- mapę proponowanych przebiegów wariantów linii tramwajowej – plan;
- mapę proponowanych przebiegów wariantów linii tramwajowej – zdjęcie satelitarne;
- prezentację przebiegów trasy;
- ankietę konsultacyjną (w formatach pdf i word);
- plakat dotyczący konsultacji (w formatach pdf i word).

15 kwietnia 2025 r. opublikowano zaproszenie do udziału w spotkaniu stacjonarnym, realizowanym w ramach konsultacji społecznych pt. „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”, mającym odbyć się 15 kwietnia 2025 r., o godz. 18:00, w Szkole Podstawowej nr 14 przy ul. Prof. Bartla 29. W tekście poinformowano o celu prowadzonych konsultacji, pozostałych formach działań konsultacyjnych oraz o tym, jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział. Pod tekstem zamieszczono link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w zakładce „Aktualne konsultacje społeczne”.

23 kwietnia 2025 r. opublikowano zaproszenie do udziału w drugim stacjonarnym spotkaniu konsultacyjnym mającym się odbyć 25 kwietnia 2025 r., o godz. 18:00, w Centrum Kultury Podgórze – Fort Borek, przy ul. Fortecznej 146. W tekście poinformowano o celu konsultacji i innych dostępnych formach udziału w konsultacjach. Zachęcono też mieszkańców do włączenia się w konsultacje i akcję informacyjną o nich poprzez udostępnienie wiadomości o konsultacjach na swoich profilach w mediach społecznościowych oraz pobranie i wydrukowanie przygotowanego plakatu informacyjnego, a następnie powieszenie go w widocznym miejscu. Pod tekstem zamieszczono link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w zakładce „Aktualne konsultacje społeczne” w serwisie www.obywatelski.krakow.pl.

29 kwietnia 2025 r. opublikowano zaproszenie do skorzystania ze stacjonarnego dyżuru eksperckiego, organizowanego w ramach konsultacji społecznych „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”, mającego odbyć się 5 maja, w godz. 17:00–19:00 w Centrum Kultury

Podgórze – Fort Borek przy ul. Fortecznej 146 (pokój nr 1.12. – I piętro). W tekście poinformowano o celu konsultacji i innych dostępnych formach udziału w nich. Zachęcono też mieszkańców do włączenia się w konsultacje i akcję informacyjną o nich poprzez udostępnienie wiadomości o konsultacjach na swoich profilach w mediach społecznościowych oraz pobranie i wydrukowanie przygotowanego plakatu informacyjnego, a następnie powieszenie go w widocznym miejscu. Pod tekstem zamieszczono link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w zakładce „Aktualne konsultacje społeczne” w serwisie www.obywatelski.krakow.pl.

6 maja 2025 r. opublikowano zaproszenie do udziału w spotkaniu konsultacyjnym on-line, realizowanym w ramach konsultacji społecznych „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”, mającym odbyć się 8 maja o godz. 18:00 z wykorzystaniem aplikacji Microsoft Teams. W tekście podano bezpośredni link do spotkania oraz poinformowano o celu konsultacji i innych dostępnych formach udziału w nich. Zachęcono też mieszkańców do włączenia się w konsultacje i akcję informacyjną o nich poprzez udostępnienie wiadomości o konsultacjach na swoich profilach w mediach społecznościowych oraz pobranie i wydrukowanie przygotowanego plakatu informacyjnego, a następnie powieszenie go w widocznym miejscu. Pod tekstem zamieszczono link do szerszej informacji na ten temat, opublikowanej w zakładce „Aktualne konsultacje społeczne” w serwisie www.obywatelski.krakow.pl.

- Dział „Aktualne konsultacje społeczne”:

7 kwietnia 2025 r. opublikowano informację o uruchomieniu przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Wydziałem Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego trwających od 7 kwietnia do 9 maja 2025 r. konsultacji społecznych pn. „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”. W tekście poinformowano o przedmiocie i celu prowadzonych konsultacji, ich podstawie prawnej, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział. Zaprezentowano również przebieg trzech wariantów przebiegu trasy. Jako pliki do pobrania zamieszczono:

- mapę proponowanych przebiegów wariantów linii tramwajowej – plan;
- mapę proponowanych przebiegów wariantów linii tramwajowej – zdjęcie satelitarne;
- prezentację przebiegów trasy;
- ankietę konsultacyjną (w formatach pdf i word).

- Dział „Kalendarz konsultacji społecznych”:

7 kwietnia 2025 r. opublikowano informację o uruchomieniu przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Wydziałem Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego trwających od 7 kwietnia do 9 maja

2025 r. konsultacji społecznych pn. „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”. W tekście poinformowano o przedmiocie i celu prowadzonych konsultacji oraz podano link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w zakładce „Aktualne konsultacje społeczne”.

- Facebook oraz Instagram:

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

1 kwietnia 2025 r. opublikowano post informujący, że w okresie od 7 kwietnia do 9 maja 2025 r. będą prowadzone z mieszkankami i mieszkańcami konsultacje społeczne dotyczące nowej linii tramwajowej na osiedle Kliny. W tekście poinformowano też jak wziąć udział w poszczególnych formach konsultacji, obejmujących: dwa spotkania stacjonarne, spotkanie on-line, dyżur eksperta i ankietę konsultacyjną. Podano też link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w serwisie www.obywatelski.krakow.pl.

7 kwietnia 2025 r. zamieszczono post informujący o uruchomieniu konsultacji dotyczących budowy linii tramwajowej na osiedle Kliny, w którym podano link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji opublikowanej w serwisie www.obywatelski.krakow.pl w dziale „Aktualne konsultacje społeczne”.

15 kwietnia 2025 r. opublikowano post zapraszający do udziału w mającym się odbyć tego samego dnia o godz. w Szkole Podstawowej nr 14, przy ul. Prof. Bartla 29 spotkaniu konsultacyjnym w sprawie przebiegu trasy tramwaju na Kliny. W tekście podano też miejsca i terminy kolejnych spotkań (stacjonarnego i on-line), stacjonarnego dyżuru eksperckiego oraz poinformowano, w jaki sposób można wypełnić ankietę, do której podano bezpośredni link.

16 kwietnia 2025 r. zamieszczono post podsumowujący spotkanie konsultacyjne, które odbyło się 15 kwietnia, o godz. 18:00 w Szkole Podstawowej nr 14 przy ul. Prof. Bartla 29. Podziękowano w nim jego uczestnikom i poinformowano o celu konsultacji oraz zachęcono do udziału w nich.

23 kwietnia 2025 r. opublikowano post zapraszający do udziału w mającym się odbyć 25 kwietnia 2025 r., o godz. 18:00, w Centrum Kultury Podgórze – Fort Borek przy ul. Fortecznej 146 stacjonarnym spotkaniu konsultacyjnym, realizowanym w ramach konsultacji społecznych „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?” W tekście poinformowano o celu konsultacji i innych dostępnych formach udziału w nich. Zachęcono też mieszkańców do włączenia się w konsultacje i akcję informacyjną o nich poprzez udostępnienie wiadomości o konsultacjach na swoich profilach w mediach społecznościowych oraz pobranie i wydrukowanie przygotowanego plakatu informacyjnego, a następnie powieszenie go w widocznym miejscu.

25 kwietnia 2025 r. zamieszczono post podsumowujący przeprowadzone tego dnia drugie spotkanie konsultacyjne w sprawie tramwaju na Kliny, w którym podziękowano

jego uczestnikom za udział i zaangażowanie w konsultacjach. Poinformowano też o mającym się odbyć 8 maja o godz. 18:00 spotkaniu on-line.

30 kwietnia 2025 r. opublikowano post zapraszający do udziału w stacjonarnym dyżurze eksperckim, organizowanym w ramach konsultacji społecznych „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”, mającym odbyć się 5 maja, w godz. 17:00–19:00 w Centrum Kultury Podgórze – Fort Borek przy ul. Fortecznej 146 (pokój nr 1.12. – I piętro). W poście poinformowano też o innych dostępnych formach udziału w konsultacjach. Zachęcono też mieszkańców do włączenia się w konsultacje i akcję informacyjną o nich poprzez udostępnienie wiadomości o konsultacjach na swoich profilach w mediach społecznościowych oraz pobranie i wydrukowanie przygotowanego plakatu informacyjnego, a następnie powieszenie go w widocznym miejscu. Pod postem zamieszczono link do szerszej informacji na ten temat, opublikowanej w zakładce „Aktualne konsultacje społeczne” w serwisie www.obywatelski.krakow.pl.

6 maja 2025 r. opublikowano post zapraszający do udziału w spotkaniu konsultacyjnym on-line, realizowanym w ramach konsultacji społecznych „Tramwaj na Kliny – jak go poprowadzimy?”, mającym odbyć się 8 maja o godz. 18:00 w aplikacji Microsoft Teams. W tekście podano bezpośredni link do spotkania oraz poinformowano o innych dostępnych formach udziału w nich. Zachęcono też mieszkańców do włączenia się w konsultacje i akcję informacyjną o nich poprzez udostępnienie wiadomości o konsultacjach na swoich profilach w mediach społecznościowych oraz pobranie i wydrukowanie przygotowanego plakatu informacyjnego, a następnie powieszenie go w widocznym miejscu.

9 maja 2025 r. opublikowano post przypominający, że tego dnia kończyły się konsultacje społeczne dotyczące trasy tramwaju na Kliny i zachęcający do wypełnienia ankiety on-line (do której podano bezpośredni link) oraz podzielenia się swoją opinią na ten temat.

5. Przebieg konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie od 7 kwietnia 2025 r. do 9 maja 2025 r. Zostały one przeprowadzone z wykorzystaniem następujących form:

- **Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami**

Otwarte stacjonarne spotkania konsultacyjne z mieszkańcami odbyły się:

- 15 kwietnia 2025 r. w Szkole Podstawowej nr 14 przy ul. Profesora Wojciecha Marii Bartla 29. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 18:00, a zakończyło się o godzinie 20:00.
- 25 kwietnia 2025 r. w Centrum Kultury Podgórze – Fort Borek przy ul. Fortecznej 146. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 18:00, a zakończyło się o godzinie 19:30.

Otwarte spotkanie konsultacyjne w formule on-line odbyło się 8 maja 2025 r. na platformie Microsoft Teams. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 18:00, a zakończyło się o godzinie 19:00.

W spotkaniach konsultacyjnych ze strony Urzędu Miasta Krakowa brali udział:

- Krzysztof Wojdowski – moderator spotkań,
- Ewa Bielas – Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK,
- Piotr Potoczek – p.o. Kierownika Referatu Analiz Transportowych, Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK,
- Włodzimierz Zaleski – Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK,
- Marcin Starmach – Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK,
- Tomasz Olsza – Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK.

Po krótkim wprowadzeniu przez moderatora spotkania, przedstawiciel Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury omawiał przygotowaną prezentację. Następnie miała miejsce dyskusja z uczestnikami spotkań. Uczestnicy i uczestniczki wyrażali stanowisko do przedstawionych koncepcji oraz formułowali pytania skierowane do przedstawicieli Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury, którzy na nie odpowiadali. Zadane pytania oraz wyrażone postulaty zanotowano w celu przedstawienia w niniejszym raporcie. Wśród uczestników spotkań konsultacyjnych nie było przedstawicieli organizacji pozarządowych.

Spotkania konsultacyjne (wyłącznie dźwięk) były nagrywane do celów dokumentacyjnych.

Podczas stacjonarnych spotkań konsultacyjnych była możliwość pobrania oraz wypełnienia papierowej wersji ankiety konsultacyjnej.

- **Dyżur ekspercki**

Stacjonarny dyżur ekspercki odbył się 5 maja 2025 r. w Centrum Kultury Podgórze – Forcie Borek przy ul. Fortecznej 146. Dyżur rozpoczął się o godzinie 17:00, a zakończył się o godzinie 19:00. Podczas niego była możliwość zadania pytań, przedstawienia uwag do wariantów, zaproponowania własnych pomysłów dotyczących przebiegu linii tramwajowej oraz dyskusji z przedstawicielami Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK. Z tej formy konsultacji skorzystało 6 osób. W dyżurze nie wzięło udziału nikt reprezentujący organizację pozarządową.

Podczas stacjonarnego dyżuru eksperckiego była także możliwość pobrania oraz wypełnienia papierowej wersji ankiety konsultacyjnej.

W trakcie dyżuru podczas dyskusji z przedstawicielami UMK poruszono m.in. następujące tematy:

- trudności wynikających z poprowadzenia linii tramwajowej w ciągu południowego fragmentu ul. Spacerowej, m.in. możliwości wykupu terenu, sposobów na przeciwdziałanie drganiom i hałasowi w przypadku budowy linii,
- czasu potrzebnego do podjęcia decyzji w sprawie wyboru przebiegu linii, a następnie przygotowań do budowy (temat został poruszony podczas dyżuru dwukrotnie),
- możliwości wyznaczenia przebiegu linii tramwajowej w innym śladzie: przez teren szpitala im. J. Babińskiego lub w pobliżu ulicy Spacerowej w sposób nieingerujący w istniejące budynki mieszkalne (temat został poruszony podczas dyżuru dwukrotnie),
- potrzeby skoordynowania budowy infrastruktury kanalizacyjnej z budową linii tramwajowej w rejonie ul. Spacerowej.

L.p.	Pytanie/postulat	Odpowiedź - stanowisko UMK
1	Poprowadzenie linii tramwajowej w ciągu południowego fragmentu ul. Spacerowej może być problematyczne z powodu konieczności wykupu terenów.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
2	Należy zastosować rozwiązania przeciwdziałające nadmiernym drganiom i hałasowi.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Obecnie trwa wstępny etap prac nad przebiegiem trasy, a elementy których dotyczy pytanie są analizowane na etapie wydawania decyzji środowiskowej. Jeśli zostaną wykazane przekroczenia hałasu, na etapie realizacyjnym muszą zostać wprowadzone zabezpieczenia przeciwhałasowe.

3	Jaki jest czas potrzebny na budowę linii tramwajowej?	Najpierw trzeba wziąć pod uwagę proces projektowy, czyli opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, następnie uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych, takich jak pozwolenie na budowę, dopiero potem realizacja. Sam proces opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych może trwać 5-6 lat, później sam etap realizacji inwestycji to około 2 lata. Na ten moment w dokumentach finansowych Gminy Miejskiej Kraków nie ma zabezpieczonych środków na kolejne etapy prac.
4	Należy skoordynować budowę infrastruktury kanalizacyjnej z budową linii tramwajowej w rejonie ul. Spacerowej.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Dyskusja w dużej mierze miała charakter wymiany poglądów. W jej trakcie uzyskano wiadomości od mieszkańców na temat odczuć wobec przedstawionych wariantów i problemów związanych z ewentualną ich realizacją. Omawiano także wady i zalety różnych rozwiązań oraz możliwe perspektywy dalszych działań.

Pracownikom Urzędu Miasta Krakowa zostały przekazane w formie graficznej dwie propozycje alternatywnego przebiegu linii tramwajowej wariantów 1 i 2 omijające południową część ul. Spacerowej:

- przebieg z zachodniej części ul. Spacerowej na wschód po południowej stronie zespołu budynków szpitala im. J. Babińskiego, a następnie na południowy wschód w celu połączenia z wyznaczoną w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Kliny Południe” drogą KDL.4,
- przebieg ze skrzyżowania ulic Trockiego, Działowskiego i Spacerowej na południe, na granicy wyznaczonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Park Miejski na Klinach” skręt na wschód w celu połączenia z wyznaczoną w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Kliny Południe” drogą KDL.4.

Stanowiska do przedstawionych propozycji alternatywnego przebiegu linii tramwajowej zostały zawarte w rozdziale 8 niniejszego raportu.

- **Formularz konsultacyjny**

Uwagi do przedstawionych wariantów, poza uczestnictwem w spotkaniach konsultacyjnych i dyżurze eksperckim, można było zgłosić poprzez wypełnienie formularza konsultacyjnego dostępnego w formie elektronicznej (link do ankiety został zamieszczony w serwisie internetowym „Obywatelski Kraków” oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa) lub tradycyjnej – w takim wypadku wypełnioną ankietę należało przekazać na jeden ze sposobów:

- przesłać w formie skanu/zdjęcia drogą elektroniczną na adres e-mail gk.umk@um.krakow.pl lub poprzez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „GK - Konsultacje dot. opracowania przebiegu linii tramwajowej do osiedla Kliny”,
- przesłać pocztą tradycyjną na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków,
- przekazać do siedzib Rad Dzielnic: VIII Dębniki, IX Łagiewniki-Borek Fałęcki, X Swoszowice.

Do Urzędu Miasta Krakowa wpłynęły łącznie 783 prawidłowo wypełnione formularze konsultacyjne. Wśród nadawców uwag i opinii zgłoszonych w trakcie trwania konsultacji do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury za pośrednictwem adresu mailowego nie było organizacji pozarządowych.

6. Przebieg spotkań konsultacyjnych

W poniższej tabeli zamieszczono pytania i postulaty mieszkańców przedstawione podczas stacjonarnego spotkania konsultacyjnego w dniu 15 kwietnia 2025 r. W spotkaniu uczestniczyło ok. 100 osób.

W trakcie spotkania najczęściej (16 razy) poruszano temat poprowadzenia linii tramwajowej w ciągu południowego fragmentu ul. Spacerowej: braku miejsca na przeprowadzenie inwestycji, powstającej nowej zabudowy, obaw o wyburzenia i próśb o rozważenie ominięcia tego miejsca poprzez teren Szpitala im. J. Babińskiego. 6 razy pytano o czasy przejazdu linią tramwajową z Klinów do centrum Miasta. Pięciokrotnie zarzucono pominięcie pewnych rejonów bądź ulic przez które, zdaniem mieszkańców, powinien zostać wytyczony przebieg linii tramwajowej. Cztery razy uwaga skupiała się na ogólnym niezadowoleniu z przedstawionych przebiegów, a po trzy razy dopytywano o terminy kolejnych etapów prac nad koncepcją oraz budową linii i wyrażano konieczność poprawy skomunikowania obszaru Klinów. Dwukrotnie wypowiedzi skupiały się na następujących tematach: rezygnacja z wariantów przebiegu linii tramwajowej zaprezentowanych w 2024 r., przebieg wzdłuż ul. Bunscha i Humboldta, analizy ruchu, przystanek SKA Kliny, konsultacje z GDDKiA wariantu biegnącego do Opatkowic, rola Rad Dzielnic w trwających konsultacjach, zarzucenie braku konkretnych rozwiązań. Jedno pytanie dotyczyło potencjalnych rozwiązań przeciwdziałających hałasowi.

L.p.	Pytanie/postulat	Odpowiedź - stanowisko UMK
1	Jaka będzie odległość między pętlą a Szkołą Podstawową nr 14 w każdym z wariantów oraz jaki będzie czas dojazdu do pętli Czerwone Maki P+R?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Szkoła podstawowa znajduje się w pobliżu przebiegu wariantów 1 i 2 w odległości nieco ponad 200 m od potencjalnej lokalizacji przystanku, ok. 3,7 km do pętli Czerwone Maki P+R, ok. 0,8 km do potencjalnej pętli w pobliżu skrzyżowania linii kolejowej nr 94 i autostrady A4 oraz ok. 1 km od potencjalnej pętli w pobliżu przystanku SKA Kraków Opatkowice. Czas przejazdu z przystanku w pobliżu szkoły do pętli Czerwone Maki P+R to ok. 9 minut.

2	Na którym przystanku będą mogli wsiadać i wysiadać mieszkańcy ulicy Borkowskiej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Przygotowane zostało wstępne studium dla którego zostały poczynione założenia na potrzeby prognoz ruchu. Konkretnie rozwiązania przygotowywane będą na dalszym, bardziej szczegółowym etapie
3	Mieszkańcy ulicy Borkowskiej czekają na tramwaj od 25 lat. W tych wariantach ulica Borkowska jest całkowicie pominięta.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
4	Co ze starymi wariantami, które były wcześniej przedstawione: cztery warianty, z czego trzy wyprowadzone z Borku Fałęckiego, a jeden wyprowadzony ze skrzyżowania z ul. Kapelanka (wzdłuż ulicy 8 Pułku Ułanów). Jest to wariant z największymi prognozami potoków pasażerskich, a został całkowicie odpuszczony. Dlaczego tak się stało?	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi do Borku Fałęckiego i przez ul. 8 Pułku Ułanów wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartla, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.

5	W godzinach szczytu na ulicach Trockiego i Spacerowej, dwa auta nie są w stanie przejechać obok siebie. Jak w takim razie będzie wyglądała ta droga z samochodami i dodatkowo tramwajem?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Prezentowane warianty są wstępne, konsultacje służą otrzymaniu informacji zwrotnej na podstawie której możliwe jest skorygowanie rozwiązań. Z racji trudnych warunków, możliwym rozwiązaniem jest w tym miejscu odstępstwo od zalecanych zasad, czyli poprowadzenie tramwaju w jezdni.
6	Z punktu widzenia mieszkańców ulicy Spacerowej i Trockiego, którzy obecnie są odcięci od jakiejkolwiek komunikacji, budowa linii tramwajowej to szansa żeby mieć do niej lepszy dostęp. Pytanie jak to zrobić w tym rejonie, czy poza poszerzeniem drogi są inne opcje?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Zaprezentowane zostały wstępne założenia. W przypadku podjęcia dalszych prac, kolejnym etapem jest opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej, w której nastąpi przeanalizowane zostaną szczegółowe rozwiązania.
7	Ile budynków na ulicy Spacerowej zostanie wyburzonych?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy dysponować dokumentem o wyższym poziomie szczegółowości, takim jak koncepcja programowo-przestrzenna. Mogą być konieczne wywłaszczenia w celu poszerzenia drogi, natomiast w tej fazie opracowania wyburzenia nie są przewidywane.

8	Dlaczego został odrzucony wariant w śladzie ulicy 8 Pułku Ułanów, który wychodził najkorzystniej w Studium, które Miasto zleciło w 2024 r.? Kto o tym zdecydował? Dlaczego do szacunkowych kosztów doliczany jest koszt fragmentu od Czerwonych Maków do ulicy Humboldta, skoro prowadzone są prace nad przedłużeniem linii tramwajowej w stronę Skawiny?	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Odstąpienie od dalszych prac nad wariantami zaprezentowanymi w 2024 r. wynikało m.in. z dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnacji z budowy ul. Nowej Bartla, licznych kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalnych wywłaszczeń i wyburzeń nieruchomości. Wszystkie postulaty i propozycje zostaną przeanalizowane, ponieważ celem konsultacji jest wypracowanie możliwie najbardziej optymalnego rozwiązania. Jeśli chodzi o początkowy odcinek, to zadanie odrębne, natomiast chcąc rzetelnie przedstawić informacje, należało uwzględnić również ten odcinek. Ponadto w celu należytego wykonania prognoz ruchu, nie można było linii wpiąć do sieci inaczej niż tak jak zostało to wykonane.
---	--	--

9	Jaki jest realny termin budowy linii tramwajowej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Na ten moment nie ma określonego horyzontu czasowego. Najpierw należy podjąć decyzję o dalszych pracach, sporządzenie szczegółowej koncepcji wraz z decyzją środowiskową trwa 2-3 lata, kolejne 2-3 lata zajmuje opracowanie szczegółowych projektów budowlanych i uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych pozwalających na realizację takiej inwestycji. Na ten moment w dokumentach finansowych Gminy Miejskiej Kraków nie ma zabezpieczonych środków na kolejne etapy prac.
10	Mieszkańcy osiedla Opatkowice byłiby bardzo wdzięczni, aby każda z linii, niezależnie od tego która zostanie wybrana, kończyła się przy SKA Opatkowice. Mieszkańcy nie będą korzystać z tramwaju w dojazdach do centrum, bo mają SKA, natomiast będą skomunikowani z Czerwonymi Makami, Kampusem UJ i przedsiębiorstwami działającymi w tamtym rejonie. Umożliwiona byłaby przesiadka z tramwaju na SKA w celu dojazdu do centrum. Optymalne jest stworzenie węzła przesiadkowego między autostradą a torami kolejowymi, który mógłby obsłużyć zarówno mieszkańców Opatkowic, jak i Klinów i Skotnik.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

11	W jaki sposób zostanie rozwiązany problem hałasu z linii tramwajowej na osiedlach domów jednorodzinnych w rejonie ulic Trockiego i Spacerowej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Obecnie trwa wstępny etap prac nad przebiegiem trasy, a elementy których dotyczy pytanie są analizowane na etapie wydawania decyzji środowiskowej. Jeśli zostaną wykazane przekroczenia hałasu, na etapie realizacyjnym muszą zostać wprowadzone zabezpieczenia przeciwhałasowe.
12	Jaki jest ogólny sens prezentowanych wariantów? Miasto forsuje strefę czystego transportu, której idea jest zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum. Ze względu na długą trasę, ludzie będą dalej wybierać zapchane linie 194 i 494. Lepiej, żeby został przeanalizowany inny wariant, który będzie szybszy i będzie efektywniej dowoził ludzi do centrum niż przedstawione.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Prezentowane warianty powstały ze względu na potrzebę polepszenia skomunikowania Klinów z centrum Miasta wynikającą z dynamicznej rozbudowy obszaru.
13	Należy wziąć pod uwagę przebieg przez ulicę Borkowską albo Komuny Paryskiej. Są to ulice szerokie, długie, proste, z możliwością poprowadzenia do samego dołu Klinów. Współdzielone torowisko kończące się na ulicy Zawilej, a potem przesmyk na Kobierzyńską powinno rozwiązać wszystkie problemy.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

14	Mieszkańcy ulicy Spacerowej zgłaszają postulat, aby tramwaj nie przebiegał przez ich domy jednorodzinne, ponieważ nikt z mieszkańców Klinów z niego nie skorzysta. Jeżeli mieszkańcy okolic ulicy 8 Pułku Ułanów mogli przeforsować brak możliwości poprowadzenia linii tramwajowej przez ich miejsce zamieszkania, to mieszkańcy ulicy Spacerowej też taki postulat składają.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
15	Pod ulicę Humboldta jest przeznaczona rezerwa pod pas drogowy. Czy linia tramwajowa będzie się mieściła w pasie drogowym, czy będzie on poszerzony? Jeśli tak, to po stronie szpitala, czy po stronie ulicy Humboldta?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Na obecnym etapie nie można odpowiedzieć na to pytanie, możliwe to będzie na etapie koncepcji programowo-przestrzennej.
16	Czy w analizach ruchowych były brane również obecne linie autobusowe, a także przyszłe linie autobusowe w ulicy 8 Pułku Ułanów?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Tak, w przeprowadzonych prognozach ruchu były takie założenia wzięte pod uwagę.

17	Ulica Spacerowa jest wąska, a linia tramwajowa ma pokrywać się z istniejącą drogą kołową. Czy są wzięte pod uwagę nowe siatki połączeń drogowych? Linia tramwajowa przebiega przez nowo wybudowane domy, natomiast poprzednia opcja praktycznie nie naruszała żadnych domów jednorodzinnych.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Nie jest tak, że tramwaj powstanie kosztem jezdni ulicy Spacerowej, to rozwiązanie jest do pogodzenia. Proponowane przebiegi nawiązują do korytarzy wyznaczonych w planach miejscowych. Korytarze nie mają szerokości, które pozwalałyby bez ograniczeń i dodatkowych zabiegów na poprowadzenie tramwaju niezależnie od ulicy, dlatego należy założyć, że trzeba będzie zająć dodatkowy teren. Na ulicy Spacerowej z racji trudnych warunków, możliwe jest w tym miejscu odstępstwo od zalecanych zasad, czyli poprowadzenie tramwaju w jezdni. Mogą być konieczne wywłaszczenia w celu poszerzenia drogi, natomiast w tej fazie opracowania wyburzenia nie są przewidywane.
18	Na ulicy Spacerowej zostały wydane nowe pozwolenia na budowę, budowane są nowe domy, a ulica jest wąska. Droga ma szerokość 8 m. Jak chcą Państwo na tej szerokości zmieścić chodnik i tramwaj w obie strony? Muszą nastąpić wyburzenia, a o tym się nie mówi. Zadaniem Miasta jest tworzyć infrastrukturę, najpierw powinny powstać drogi, a nie osiedla i domy.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Z racji trudnych warunków, możliwe jest w tym miejscu odstępstwo od zalecanych zasad, czyli poprowadzenie tramwaju w jezdni. Po jednej ze stron jezdni możliwe jest wybudowanie chodnika o szerokości zbliżonej do minimalnej dopuszczalnej.

19	Co jeśli plany budowy linii tramwajowej na przedłużeniu ulicy Bunscha się nie powiodą i nie dojdzie do budowy, jak to się ma odnośnie prezentowanych wariantów?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Inwestycja może zostać zrealizowana niezależnie od realizacji linii tramwajowej w kierunku granicy ze Skawiną.
20	Wyrażam poparcie dla każdej z tych tras. Obejmują one osiedla, które na dzień dzisiejszy są totalnie nieskomunikowane. Rozumiem racje mieszkańców i obawy o własne domostwa i hałas. Należy zapewnić ekrany akustyczne oraz jak najmniejszą ingerencję w domostwa. Ulice Trockiego, Działowskiego, Spacerowa oraz Opatkowice, Skawina i Sidzina oczekują linii tramwajowej, ich mieszkańcy zapewnią duże potoki ruchu.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

21	Czy było brane pod uwagę zakończenie linii tramwajowej na przystanku SKA Kliny przy ulicy Zembrzyckiej? Jest on ujęty w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Kliny – Gądomskiego II”. Co z rozbudową linii kolejowej nr 94 w stronę szpitala Babińskiego?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Za poruszone tematy odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK. Obecnie opracowywane jest Wstępne Studium Wykonalności Kolejowych Inwestycji Infrastrukturalnych w Małopolsce. W jednym z wariantów linia kolejowa do szpitala Babińskiego była uwzględniona, natomiast prace nad studium trwają. Nie są one ukończone, więc nie można podać konkretnych informacji. Przystanek w studium wykonalności jest uwzględniony, Gmina zarezerwowała teren pod jego budowę.
22	Linia tramwajowa powstanie nie wcześniej niż za 7-10 lat, o ile w ogóle, jeśli Miasto znajdzie na nią pieniądze. W momencie, gdy 20 tysięcy ludzi wprowadzi się na Kliny, będą dostawać się do Opatkowic korzystając z komunikacji miejskiej. Jaki będzie tego sens, skoro będą mogli się dostać pieszo do projektowanego przystanku SKA Kliny. Dlaczego pomijany jest przystanek na Klinach przy ulicy Zembrzyckiej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Gmina Miejska Kraków popiera ideę budowy przystanku kolejowego Kraków Kliny mając na uwadze zdolności przewozowe pasażerskiego transportu kolejowego, a także korzyści wynikające z rozbudowy tej infrastruktury w zakresie podziału zadań przewozowych. Niemniej jednak za realizację infrastruktury przystankowej na infrastrukturze kolejowej (w tym przystanku kolejowego Kraków Kliny) odpowiada spółka PKP PLK, która prowadzi prace nad Wstępnym Studium Wykonalności Kolejowych Inwestycji Infrastrukturalnych w Małopolsce.

23	Dlaczego nie jest konsultowany wariant poprowadzony przez teren szpitala Babińskiego? Nie kolidował on z wieloma prywatnymi działkami i nie przechodził przez największe miejsce w ciągu ulicy Spacerowej.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Przygotowując materiał brano pod uwagę wiele aspektów, m.in. społeczne, ekonomiczne i środowiskowe. Mając na uwadze te czynniki zdecydowano, aby pod niniejsze konsultacje poddać zaprezentowane warianty, czyli pokrywające się w części z wariantem 1A z 2024 r., jako bardziej optymalne rozwiązanie.
24	Czy prognozy ruchu uwzględniają budowane osiedla i docelową zabudowę mieszkaniową? W związku z tym, że kryterium dojazdu do centrum dla wielu jest ważne, to czy miasto rozważa w przyszłości poprowadzenie linii wzdłuż ulicy 8 Pułku Ułanów, jako dodatkowe połączenie do Klinów?	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Prognozy ruchu uwzględniają docelowe zagospodarowanie i docelową liczbę użytkowników obszaru. Formułowane postulaty oraz propozycje mogą być przekazywane do Rad Dzielnic. Nadesłane propozycje zostaną przeanalizowane. Na chwilę obecną wybór wariantu został ukierunkowany na przebieg z Czerwonych Maków w kierunku Klinów.

25	Ulica Spacerowa jest wąska, tramwaj w jezdni będzie powodował olbrzymie ograniczenie przepustowości. Dlaczego przy wstępnym trasowaniu został wybrana trasa wariantu 1A z poprzednich konsultacji, a nie 1B omijającą wąskie gardło na ulicy Spacerowej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Przygotowując materiał brano pod uwagę wiele aspektów, m.in. społeczne, ekonomiczne i środowiskowe. Mając na uwadze te czynniki zdecydowano, aby pod niniejsze konsultacje poddać zaprezentowane warianty, czyli pokrywające się w części z wariantem 1A z 2024 r., jako bardziej optymalne rozwiązanie.
26	Kiedy będą bliższe informacje na temat rozwiązań technicznych?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Ten etap jest bardzo ważny, ponieważ od wyboru trasy przebiegu jest uzależnione dalsze działanie. Mając na względzie sprostanie oczekiwaniom mieszkańców, w pierwszej kolejności należy wybrać trasę przebiegu, która będzie najbardziej optymalna z punktu widzenia docelowych użytkowników. To jest podstawa do podjęcia decyzji o ewentualnych dalszych fazach realizacji, czyli m.in. zlecenia koncepcji programowo-przestrzennej.

27	Teraz dojazd z Klinów do Ronda Grunwaldzkiego zajmuje około 30 minut. Czy w tej koncepcji będzie zajmował 45 minut? Jaki jest sens proponowania rozwiązania które jest gorsze niż obecne?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W oparciu o przeprowadzone analizy średni czas dojazdu z pętli końcowej do pętli Czerwone Maki P+R będzie wynosił 11 - 16 minut, natomiast średni czas dojazdu z pętli końcowej do Ronda Grunwaldzkiego będzie wynosił 26 - 31 minut (w zależności od wariantu).
28	Jak potoki pasażerów z Klinów zmieszczą się razem z pasażerami jadącymi wzdłuż tramwaju z Ruczaju? Już teraz linia 52 czasem pęka w szwach. Jeśli jeszcze dodamy 9 przystanków, to jak długie będą musiały być tramwaje, aby wszystkich pomieścić?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Składem tramwajowym o największej pojemności jest Krakowiak. Wstępnie można potwierdzić, że potoki pasażerów się w nich zmieszczą, natomiast kwestia ta będzie jeszcze dodatkowo analizowana.
29	Czy przebieg wariantu do Opatkowic był konsultowany z GDDKiA?	Wystosowane zostało pismo do GDDKiA z prośbą o wstępne wytyczne dla przebiegu linii tramwajowej między osiedlami Kliny i Opatkowice (wariant 2). Odpowiedź GDDKiA znajduje się w załączeniu do niniejszego raportu.

30	Szerokość pasa drogowego na ulicy Spacerowej wynosi 8 m. Nie zostały przedstawione żadne konkrety odnośnie rozwiązań na tej ulicy. Wariant przez teren szpitala Babińskiego który biegł po nieużytkach i nie ingerował w ulicę Spacerową został pominięty. Czy tramwaj będzie w stanie pokonać podjazd na odcinku między ulicą Spacerową a Skotnikami?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Maksymalny spadek na wspomnianym odcinku wynosi 7%. To wysoka wartość, natomiast niweleta drogi będzie tworzona tak, aby spełniała odpowiednie warunki. Z racji trudnych warunków, na ulicy Spacerowej możliwe jest odstępstwo od zalecanych zasad, czyli poprowadzenie tramwaju w jezdni. Po jednej ze stron jezdni możliwe jest wybudowanie chodnika o szerokości zbliżonej do minimalnej dopuszczalnej.
31	Czy zostanie wzięte pod uwagę zdanie mieszkańców nie widzących zasadności i racjonalności poprowadzenia tramwaju przez wąską ulicę w wąskiej zabudowie? Czy w trakcie kolejnych konsultacji będą przedstawione warianty próbne dla największych miejsc?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Wszystkie głosy mieszkańców zostaną zapisane, a przedstawione przez nich propozycje przeanalizowane.
32	Dlaczego osiedla przy ulicach Żywieckiej, Obozowej i Jagodowej zostały pominięte i nie pomyślano o wariacie z Borku Fałęckiego?	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi do Borku Fałęckiego i przez ul. 8 Pułku Ułanów wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.

33	Czy będzie przewidziane spotkanie dotyczące wariantu wzdłuż ulicy 8 Pułku Ułanów?	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Nie przewiduje się takiego spotkania.
34	Dlaczego pomysły mają być kierowane do Rad Dzielnic, skoro nie są uwzględniane głosy co do innych wariantów?	Rada Dzielnicy reprezentuje szerszą grupę mieszkańców i ma znajomość potrzeb na swoim obszarze, zgłoszenie propozycji przez Rady Dzielnic daje możliwość wypracowania wariantu który odpowiadałby szerszej rzeszy mieszkańców.
35	Poparcie dla wariantu przebiegającego przez teren szpitala Babińskiego.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
36	Czy na spotkanie konsultacyjne 25 kwietnia zostanie przygotowany wariant przez teren szpitala Babińskiego?	Chcąc być transparentnym wobec wszystkich mieszkańców obszaru w trakcie pojedynczego procesu konsultacyjnego, należy pokazać te same warianty.
37	Powinno zostać pokazane przy jakich konkretnie domach będzie przebiegał tramwaj. Powinno się powrócić do wariantu w śladzie ulicy 8 Pułku Ułanów. Teraz prezentowane są warianty, które nie mają racji bytu z powodu niskich potoków pasażerskich. Należałoby także poinformować mieszkańców w jakich odległościach od ich domów będzie przebiegać nowa trasa.	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi przez ul. 8 Pułku Ułanów wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości. Kwestia potoków pasażerskich oraz odległości linii tramwajowej od budynków zostanie przeanalizowana podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

38	Zanim zostanie uruchomiona linia tramwajowa na Kliny, która ten obszar praktycznie pomija, należałoby zrobić najpierw kanalizację na ulicy Spacerowej, Trockiego i Działowskiego oraz chodniki, a dopiero potem wybudować tramwaj lub metro.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
39	Czy istnieją dokładniejsze plany, które są udostępniane członkom Rady Miasta Krakowa, a mieszkańcom nie są pokazywane? Dlaczego nie pokazano po których konkretnie działkach będzie przebiegać linia tramwajowa?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat dokładnego przebiegu linii tramwajowej będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Nie jest tak, że różnym osobom prezentowane są różne rozwiązania. Wspomniane opracowanie obejmowało poprzedni proces konsultacyjny, który się zakończył z uwagi na niezadowalającą ocenę wariantów m.in. w aspekcie środowiskowym i technicznym. Obecnie prezentuje się wstępną propozycję tras, aby poznać oczekiwania mieszkańców, stąd taki poziom szczegółowości.
40	Plan miejscowy „Kliny Południe” w miejscu wyznaczonej zabudowy usługowej dopuszcza zabudowę wielorodzinną, może powstać tam paręnaście tysięcy mieszkań. Nie powinno dojść do takiej sytuacji, że ktoś, sugerując się planami miejscowymi, kupuje dom na ulicy Spacerowej lub Trockiego, a następnie ten dom będzie musiał zostać zburzony. Powinna być ciągłość planowania.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

41	Propozycja poprowadzenia linii przez wariant 3 z zakończeniem w Opatkowicach.	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
42	Czy jest szansa na konsultowanie wariantu przez teren szpitala Babińskiego?	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Chcąc być transparentnym, w trakcie jednego procesu konsultacyjnego konieczne jest konsultowanie podczas wszystkich spotkań tego samego materiału.
43	Było wspomniane, że nowym tramwajem możliwy jest dojazd na Stradom w 25 minut. Obecnie podróż z przesiadką autobusem zajmuje 27 minut. Czy warto budować taką inwestycję dla dwóch minut zysku?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Budowa linii tramwajowej stanowi jeden ze sposobów poprawy skomunikowania Klinów z pozostałą częścią Miasta. Jest to propozycja dozbrowienia obszaru w transport zbiorowy na który wyrażane jest zapotrzebowanie. Szczegółowa analiza efektywności inwestycji będzie przedmiotem ewentualnych dalszych prac.

44	Czy czas przejazdu z nowej pętli na Stradom będzie wynosił 25 minut? Obecnie tramwaj z Czerwonych Maków na Stradom jedzie 23 minuty, więc niemożliwy jest przejazd z nowej pętli w 25 minut.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W oparciu o przeprowadzone analizy średni czas dojazdu z pętli końcowej do przystanku Stradom będzie wynosił 29 - 34 minut (w zależności od wariantu).
45	Wariant 3 należy odrzucić, gdyż totalnie omija Kliny, podobnie jak 1 i 2, z tym, że wariant 3 nie jest w ogóle rozwiązaniem dla Klinów, tylko dla przyszłych deweloperów.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
46	Koncepcję tramwaju na Kliny należy przestać nazywać tramwajem na Kliny, a zacząć nazywać tramwajem do Opatkowic.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

47	Jaki jest realny czas wykonania linii?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Najpierw trzeba wziąć pod uwagę proces projektowy, czyli opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, następnie uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych, takich jak pozwolenie na budowę, dopiero potem realizacja. Sam proces opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych może trwać 5-6 lat, później sam etap realizacji inwestycji to około 2 lata. Na ten moment w dokumentach finansowych Gminy Miejskiej Kraków nie ma zabezpieczonych środków na kolejne etapy prac.
48	Kiedy zamierzają Państwo uzyskać opinię albo informację techniczną od GDDKiA dla połączenia przebiegu drogi między Klinami a Opatkowicami?	Linia prowadząca do Opatkowic biegnie śladem drogi zbiorczej. Istnieją zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego „Kliny Południe” i „Opatkowice Północ”, a GDDKiA opiniowała te plany miejscowe, zatem nie jest to zupełnie przypadkowe miejsce. Wystosowane zostało pismo do GDDKiA z prośbą o wstępne wytyczne dla przebiegu linii tramwajowej między osiedlami Kliny i Opatkowice (wariant 2). Odpowiedź GDDKiA znajduje się w załączeniu do niniejszego raportu.

49	Należy wziąć pod uwagę przebieg przez teren szpitala Babińskiego, co pozwoli uniknąć wyburzeń budynków.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
50	Czy na potrzeby koncepcji zostały pozyskane warunki techniczne, mapy zasadnicze? Czy coś jest ukrywane przed mieszkańcami?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Nic nie jest ukrywane przed mieszkańcami. Materiały które były niezbędne na potrzeby tego typu opracowania zostały przeanalizowane. Informacje m.in. na temat skrajni będą do uzyskania na dalszym etapie prac projektowych.
51	Aktualny rozkład jazdy linii 52 z Czerwonych Maków na Stradom wskazuje czas przejazdu 18 minut. Dodatkowe 12 minut z pętli w Opatkowicach składałoby się na czas przejazdu równy 30 minutom. Jak został wyliczony czas przejazdu z Klinów na Stradom równy 25 minutom?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Czas przejazdu z Klinów (rejon obecnej pętli autobusowej Os. Pod Fortem) na przystanek Stradom, po przeprowadzonej weryfikacji, będzie wynosił 27 minut.

52	Czy składanie propozycji do Rad Dzielnic jest uzasadnione? O trasie linii powinny decydować przede wszystkim mieszkańcy tej części dzielnicy, gdzie tramwaj ma przebiegać.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Rada Dzielniczy zrzeka szerszą grupę mieszkańców i ma znajomość potrzeb na swoim obszarze, zgłoszenie propozycji przez Rady Dzielnic daje możliwość wypracowania wariantu który odpowiadałby szerszej grupie mieszkańców.
53	Przebieg tramwaju w ciągu ulicy Spacerowej jest niemożliwy, gdyż jest tam zbyt wąska droga.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Jednym z możliwych rozwiązań w takim przypadku jest poprowadzenie torowiska w jezdni.

W poniższej tabeli zamieszczono pytania i postulaty mieszkańców przedstawione podczas stacjonarnego spotkania konsultacyjnego w dniu 25 kwietnia 2025 r. W spotkaniu uczestniczyło ok. 60 osób.

W trakcie spotkania przedstawicielom Urzędu Miasta Krakowa zostały przekazane wyniki ankiety przeprowadzonej na portalu Facebook na grupie „Kliny Kraków”, z prośbą o ich uwzględnienie w dalszych pracach nad rozwojem układu komunikacyjnego w obszarze osiedla Kliny. Pytanie brzmiało: „Czy zaproponowane rozwiązanie przebiegu linii tramwajowej na osiedle Kliny jest zgodne z Pani/Pana oczekiwaniami?”. Oddano 301 głosów, 258 (85%) respondentów odpowiedziało „Nie”, natomiast 43 razy (15%) zaznaczono odpowiedź „Tak”.

Po zakończeniu spotkania przedstawicielom Urzędu Miasta Krakowa przekazano trzy pisma z załączonymi podpisami mieszkańców ulic Spacerowej i Działowskiego zawierające sprzeciw wobec przedstawionych w wariantach 1 i 2 propozycji przebiegu linii tramwajowej w ciągu ul. Spacerowej. Przedstawiono w nich m.in. obawę o konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych, zmniejszenie bezpieczeństwa mieszkańców oraz zwiększenie hałasu oraz drgań mogących negatywnie oddziaływać na istniejące budynki.

W trakcie spotkania siedmiokrotnie głównym tematem wypowiedzi mieszkańców było niezadowolenie z przebiegu linii tramwajowej w ciągu południowego fragmentu ul. Spacerowej. Siedem razy wyrażano również opinię na temat przebiegu wariantów. Po cztery razy dopytywano o potencjalne rozwiązania w infrastrukturze drogowej oraz o wykonane w 2024 r. studium wykonalności budowy linii tramwajowej. Po dwa pytania zadano na temat analiz ruchu, harmonogramu dalszych etapów prac i zasadności konsultacji. Pojedyncze wystąpienia dotyczyły lokalizacji parkingu, ominięcia obszaru Klinów, pytania o linię tramwajową w kierunku Skawiny, czasu dojazdu do z Klinów do centrum Miasta oraz tego czy był rozważany alternatywny przebieg linii tramwajowej.

L.p.	Pytanie/postulat	Odpowiedź – stanowisko UMK
1	W przyszłości powstanie linia tramwajowa w ciągu ulicy Humboldta. Jest ona od dawna planowana, więc w sensie kosztu dojazdu do Klinów, należałoby szacować odcinek od ulicy Humboldta, gdzie tramwaj i tak powstanie, więc przedstawione koszty powinny być mniejsze. Jeśli chodzi o warianty, słuszna jest uwaga, że dojazd do Opatkowic wiąże się ze zwiększeniem kosztów budowy wynikających z potrzeby budowy wiaduktu nad autostradą A4. Wariant z ulicy Humboldta to jedyny wariant ekonomicznie możliwy w najbliższym czasie. Wszystkie inne warianty, jakie były proponowane, albo generowały ogromne koszty, albo wiązały się z protestami. Proponowałbym rozważyć kompilację wariantów 1 i 2.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

2	Pytanie dotyczy parkingów na których można by było zostawiać samochody. Obawiam się, że powstaną dzikie parkingi, ponieważ ludzie z Libertowa i innych wsi będą przyjeżdżać i będą musieli gdzieś swoje samochody zostawiać. Czy jest jakaś koncepcja dotycząca budowy parkingów P+R?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W sytuacji, kiedy zostałby wskazany preferowany przebieg linii tramwajowej, możliwe jest zastanowienie nad realizacją parkingów P+R. To mogłoby zabezpieczyć potrzeby parkingowe dla określonej liczby samochodów. Pojemność parkingu jest do określenia na dalszym etapie.
3	Czy dojazd do parkingu przy pętli byłby od strony ulicy Zakopiańskiej? Obecnie nie ma odpowiedniej sieci dróg.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Obecnie prace znajdują się na wstępnym etapie trasowania. Celem jest poznanie oczekiwań, dopiero po wskazaniu trasy projektant, któremu zostałaby zlecona koncepcja, przygotowywałby bardziej szczegółowe rozwiązania.

4	W tym momencie wybieramy jako pierwszą linię tramwajową, a później myślimy o infrastrukturze drogowej. Nagle może się okazać, że będziemy mieć jakąś linię i będziemy do niej musieli dorabiać drogi. To jest zła kolejność, ponieważ może okazać się, że nie będzie można dojechać do linii tramwajowej. Najpierw powinniśmy pomyśleć jak mieszkańcy do tej linii dojadą.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W prowadzonych pracach analitycznych był brany pod uwagę rozwój układu drogowego związany z przygotowywanymi do realizacji inwestycjami deweloperskimi. Z uwagi na przedmiot niniejszego opracowania, prezentowane były wyłącznie przebiegi linii tramwajowej, co nie oznacza, że w przypadku jej ewentualnej realizacji nie powstaną inne elementy układu komunikacyjnego.
5	Wariant 3 jest jedynym rozsądnym wariantem, biegnie po terenach gdzie gęstość zabudowy jeszcze nie jest duża, w związku z tym prościej byłoby wybudować linię oraz dogadać się z właścicielami działek. Biorąc pod uwagę, że termin realizacji to 5-6 lat, to powstałby akurat na czas, gdy teren się zabuduje. Warianty 1 i 2 są spóźnione czasowo z powodu powstałej zabudowy. Należy ponownie rozważyć poprowadzenie tramwaju przez teren szpitala Babińskiego, jednak zachodzi pytanie czy to jest w interesie Inter-Budu, gdyż tramwaj wpadałby na tereny gdzie oni teraz sporo budują. Czy nie występuje tu konflikt interesów?	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej. W trakcie jednego procesu konsultacyjnego jesteśmy zobowiązani prezentować te same materiały.

6	Dla większości przedstawionych wariantów tras, nie ma wykupionych terenów. Trasy są oparte o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które można zmienić, a linie tramwajowe można poprowadzić niezależnie od drogi. Wiele jest miejsc w Krakowie, gdzie idą dwie nitki tramwajowe w oddaleniu od drogi i nikomu to nie przeszkadza. Należy przemyśleć taką opcję, a przy tym zrobić dojazdy do przystanków. Na spotkaniach konsultacyjnych nie widzę radnych dzielnicy VIII.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Ewentualne propozycje należy zgłaszać w formularzu konsultacyjnym. Trasując potencjalne przebiegi linii tramwajowych próbowano je poprowadzić w taki sposób, aby wpisywały się w tereny przeznaczone pod komunikację. Informacje o konsultacjach są opublikowane na stronach internetowych Miasta, czynione są starania, aby rozpropagowywać informacje o konsultacjach, tak aby każdy zainteresowany miał możliwość zapoznania się z komunikatem.
7	Jakie jest społeczno-ekonomiczne uzasadnienie poprowadzenia wariantu 1 i 2 ulicą Spacerową? Ma ona charakter lokalny znajduje się tam zabudowa jednorodzinna, a deweloper będzie budował w tym rejonie osiedle. Poza tym tramwaj trzeba będzie utrzymać. Jeśli tramwaj będzie jeździł po ulicy Spacerowej, to będzie kosztem Miasta, bo będą w nim pustki. Należy poprowadzić tramwaj tam, gdzie jest większe zapotrzebowanie. Kto będzie jeździł tramwajem na trasie poprowadzonej między domami jednorodzinnymi zamiast w pobliżu bloków mieszkalnych?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W prognozach uwzględniana jest perspektywa roku 2050. Prezentowane warianty wykazały się jako najbardziej optymalne pod względem m.in. społecznym, środowiskowym, finansowym.

8	W imieniu mieszkańców dzielnicy X przekazuję wyniki ankiety przeprowadzonej na grupie na Facebooku zrzeszającej mieszkańców Klinów. Pytanie brzmiało: „Czy zaproponowane rozwiązanie przebiegu linii tramwajowej na osiedle Kliny jest zgodne z Pani/Pana oczekiwaniami?”. 85% respondentów odpowiedziało, że nie, 15% oddało głos, że tak. Proszę o uwzględnienie opinii wyrażonej w tej ankiecie.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów..
9	Postulat, aby przestać nazywać warianty tramwajem na Kliny, gdyż przechodzą one przez Ruczaj, Dębники i Kobierzyn na łąkę. Część „starych” Klinów nie jest w ogóle widoczna na mapie. Zaproponowane przebiegi prawdziwym Klinom w niczym nie pomagają.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
10	Było wspomniane, że tramwaj może przebiegać po wschodniej stronie szpitala, przecież obecnie jest tam boisko sportowe.	Sformułowanie padło przez pomyłkę, chodzi o południową i południowo-wschodnią stronę terenu szpitala, tamtędy przebiegał przedstawiony w 2024 r. wariant 1B.

11	Żaden z przedstawionych przebiegów nie jest optymalny jeśli chodzi o rozwój tej części Miasta. Po pierwsze, te przebiegi idą bardzo naokoło, a nie najszybszą możliwą trasą. Dodatkowo idą przez mocno zurbanizowany obszar Ruczaju. Potoki pasażerów, które generowałaby linia z Klinów przez Ruczaj mogą doprowadzić do przepełnienia tramwajów. Po drugie, przebiegi prowadzą przez obszary obecnie słabo zabudowane. Wszystkie warianty są do odrzucenia. Priorytetem jest skomunikowanie z przystankiem w Opatkowicach w celu zapewnienia wygodnych przesiadek. Wariant z odwołanych konsultacji w ciągu ulicy 8 Pułku Ułanów, mimo, że byłby najdroższy, to byłby najszybszy i mogłaby z niego skorzystać większa liczba mieszkańców.	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
12	Gdzie w Krakowie można znaleźć podobne rozwiązanie do tego proponowanego na ulicy Spacerowej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Rozwiązanie tramwaju w jezdni jest niekorzystne, ale w rejonie ulicy Spacerowej jest ono jedyne możliwe, w przypadku trzymania się korytarza drogi. Funkcjonuje ono m.in. na ulicy Karmelickiej.

13	Pogodziłem się z tym, że Miasto chce budować linie tramwajowe po najmniejszej linii oporu, a inwestycje prowadzone tam, gdzie aktualnie nie ma niczego są łatwiejsze do zrealizowania, być może wynika to z dziury w budżecie. Jest opcja budowy linii tramwajowej do węzła Skawina, czy temat dalej jest procedowany?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Obecnie Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie opracowuje koncepcję budowy ul. Bunscha i Humboldta wraz z linią tramwajową.
14	W związku z tym, że potoki ruchu po skręcie z ulicy Humboldta w stronę Klinów są znacznie mniejsze, czy w takiej sytuacji lepszym rozwiązaniem byłaby obsługa obszaru autobusem? Czy była rozważana kwestia przesiadek na stacji kolejowej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W prognozach ruchu wychodzi dosyć duży wskaźnik przesiadkowości, w związku z tym byłoby zainteresowanie zmianą środka transportu.
15	Czy były wykonywane prognozy, co się zmieni po wybudowaniu ulicy 8 Pułku Ułanów oraz ulicy łączącej Kliny z Opatkowicami?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Wszystkie elementy infrastruktury zostały uwzględnione w modelu ruchu eksploatowanym na potrzeby wykonania prognoz ruchu. Uwzględniono pełen docelowy drogowy układ komunikacyjny, wszystkie podsystemy zostały zakodowane i było analizowane ich wzajemne oddziaływanie na siebie.

16	Szkoda, że Miasto nie pozostawiło żadnej rezerwy terenu pod budowę linii tramwajowej do Klinów. Kiedy zostaną opublikowane szczegółowe plany rozwiązań na ulicy Spacerowej?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Po zakończeniu konsultacji władze Miasta podejmą decyzję na temat ewentualnych dalszych działań związanych z tematem budowy linii tramwajowej do Klinów.
17	Czy w ramach koncepcji programowo-przestrzennej zostanie uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Po podjęciu decyzji o dalszych pracach i wyborze trasy, następnym krokiem jest zlecenie wykonania koncepcji programowo-przestrzennej wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Proces projektowy powinien zająć około 2 lata, na uzyskanie decyzji administracyjnych również należałoby przeznaczyć 2 lata, a realizacja robót budowlanych to około 3 lata.

18	W jaki sposób zostało wyliczone, że mieszkańcy ulicy Borkowskiej będą w 27 minut dojeżdżać do centrum Miasta?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Żaden z prezentowanych w trakcie konsultacji wariantów nie przewiduje poprowadzenia linii tramwajowej w ciągu ul. Borkowskiej. Czas dojazdu został oszacowany na podstawie wyników z modelu ruchu używanego przy przygotowaniu prognoz ruchu. Czas przejazdu z Klinów (rejon obecnej pętli autobusowej Os. Pod Fortem) na przystanek Stradom, po przeprowadzonej weryfikacji, będzie wynosił 27 minut.
19	Jaka jest zasadność prowadzenia konsultacji dot. prowadzenia trasy tramwajowej, jeżeli poza odcinkiem do ulicy Humboldta nie są w stanie Państwo określić, czy jest realna możliwość wykonania tej linii. Na wiele pytań pada odpowiedź, że to wstępny etap opracowania. Na jakiej zasadzie zostały wyznaczone konsultacje, jeśli Państwo nie wiedzą, czy w ogóle jest możliwość wykonania tej trasy?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Rozwiązania są wstępnymi przebiegami wyznaczonymi w oparciu o dostępne dane, informacje i posiadaną wiedzę jako możliwe do wykonania. Bardziej szczegółowe rozwiązania będą rozważane na ewentualnym dalszym etapie prac.

20	Przedstawione warianty nie służą mieszkańcom ze zurbanizowanej już części Klinów. Odrzucone warianty przez Borek Fałęcki były korzystne dla mieszkańców. Jak Urząd Miasta Krakowa zapatruje się czasowo na rozbudowę dróg wyznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, czy będzie to robione równocześnie z budową któregoś z wariantów linii tramwajowej, czy będzie to dopiero później dorabiane? Czy prognoza ruchu uwzględniała budowę osiedla Essa?	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Układ drogowy nie jest przedmiotem tego opracowania. Prognozy ruchu w swoich założeniach prognostycznych na rok 2050 uwzględniały prognozowane zagospodarowanie obszaru.
21	W latach 90. była koncepcja wykorzystania nasypu kolejowego, który prowadził z Opatkowic do szpitala na tramwaj lub połączenie kolejowe. Czy była rozpatrywana możliwość poprowadzenia linii tramwajowej po tym nasypie?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W ramach prowadzonych prac nie był analizowany wariant przebiegu linii tramwajowej na przedmiotowym nasypie. PKP PLK obecnie opracowuje Wstępne Studium Wykonalności Kolejowych Inwestycji Infrastrukturalnych w Małopolsce. W jednym z wariantów linia kolejowa do szpitala Babińskiego jest analizowana, natomiast prace nad studium trwają. Nie są one ukończone, więc nie można podać konkretnych informacji, w tym jej szczegółowego przebiegu.

22	Czy są Państwo świadomi wyburzeń w wariantach 1 i 2 na południowym odcinku ulicy Spacerowej? Czy mają Państwo analizę rozwiązania niwelacji terenu po zachodniej stronie szpitala?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Mamy świadomość dosyć sporej różnicy poziomów na krótkim odcinku, na pewno teren będzie musiał zostać zniwelowany kosztem wykopów i nasypów. Prowadzenie tramwaju wzdłuż dróg uwzględnionych w planach miejscowych jest bardziej optymalne niż poza nimi m.in. po terenach prywatnych przeznaczonych pod zabudowę, gdyż zwiększają się wtedy koszty wykupu oraz zwiększa się niezadowolenie mieszkańców i właścicieli działek. Mogą być konieczne wywłaszczenia w celu poszerzenia drogi, natomiast w tej fazie opracowania wyburzenia nie są przewidywane.
23	Dlaczego zostało przedstawionych tak mało wariantów? Podczas spotkania z cyklu Ławka Dialogu, poinformowano żeby wszystkie pytania o linię tramwajową zadawać na konsultacjach, a tak naprawdę nadal nic nie wiemy.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Wszelkie uwagi i pomysły można zgłaszać poprzez formularz konsultacyjny.
24	Warianty 1 i 2 przebiegają w ciągu ulic o niewystarczającej szerokości, w terenach na których nigdy nie było przewidzianego tramwaju. Wariant linii można by też przewidzieć w ciągu ulicy oznaczonej w miejscowym planie jako 2KDD z powodu jej odpowiedniej szerokości i kwestii własnościowych.	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

25	Propozycja, aby nie budować tramwaju, tylko zapewnić lepszą obsługę autobusową Klinów, zapewnić połączenie Os. Pod Fortem z Opatkowicami oraz wprowadzenia biletu metropolitalnego.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
26	Studium z 2024 roku było dosyć dokładne. Czy aktualnie konsultowane warianty to też część pierwotnego studium zmienionego po odrzuceniu wcześniejszych wariantów? Czy są one opracowywane przez zewnętrzną firmę czy przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury?	Konsultowany materiał został opracowany przez pracowników Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa.
27	Czy studium z 2024 roku zostało odrzucone?	Studium wykonalności z 2024 roku nie zostało odrzucone. Część wariantów w nim analizowanych została zweryfikowana negatywnie m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości. Obecny proces umożliwia poznanie oczekiwań mieszkańców obszaru i dookreślenie ewentualnych wariantów, które autor dokumentacji na ewentualnym dalszym etapie prac mógłby przeanalizować.

28	Prośba o konsultowanie wariantów przedstawionych w 2024 roku.	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi do Borku Fałęckiego i przez ul. 8 Pułku Ułanów wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartla, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.
29	Zaproszenie osób przygotowujących warianty na ulicę Spacerową celem dokonania wizji terenowej.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
30	Czy na następnym spotkaniu konsultacyjnym zostaną przedstawione inne, dokładniejsze warianty, które będą pasowały do przedstawianych postulatów i propozycji? Mieszkańcy ulicy Spacerowej zbierają podpisy przeciwko przedstawionym wariantom, zostaną one przekazane na koniec spotkania. Mieszkańcy ulicy Spacerowej mają zamiar oprotestowywać każdy wariant przechodzący w tamtym rejonie.	Jesteśmy w trakcie jednego procesu konsultacyjnego, podczas którego zobowiązani jesteśmy prezentować te same materiały.

31	Propozycja, aby ulicą Spacerową kursowały autobusy, a linia tramwajowa przebiegałaby po trasie wariantu 3. Wyliczenia kosztów realizacji nie zakładają wyburzeń, a one nastąpią, nie zostały uwzględnione roboty drogowe w takim zakresie jakie one będą na odcinku od ulicy Spacerowej do Czerwonych Maków. Jak bardzo te ceny się zmieniają?	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Przedstawione zostały wstępne szacunki, w których pewne elementy nie zostały uwzględnione z powodu braku części danych potrzebnych do skrupulatnego określenia kosztów. Jest to rola następnej fazy inwestycji, jeśli dojdzie ona do skutku. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
32	Porzucone zostało studium z 2024 roku za które Miasto zapłaciło i które dotyczyły Klinów. Niestety zostały przez kogoś odrzucone. Ktoś kto podejmował taką decyzję powinien mieć odwagę stanąć przed mieszkańcami.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Studium wykonalności z 2024 roku nie zostało odrzucone. Część wariantów w nim analizowanych została zweryfikowana negatywnie m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości. Obecny proces umożliwia poznanie oczekiwań mieszkańców obszaru i dookreślenie ewentualnych wariantów, które autor dokumentacji na ewentualnym dalszym etapie prac mógłby przeanalizować.

33	Czy w wariancie 1 i 2 planowane są wyburzenia?	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W żadnym z korytarzy nie przewidywano w przeszłości możliwości budowy tramwaju, dlatego każdy wariant wymaga w takiej sytuacji poszerzenia drogi. Mogą być konieczne wywłaszczenia w celu poszerzenia drogi, natomiast w tej fazie opracowania wyburzenia nie są przewidywane.
----	--	---

W poniższej tabeli zamieszczono pytania i postulaty mieszkańców przedstawione w trakcie spotkania konsultacyjnego on-line w dniu 8 maja 2025 r. W spotkaniu uczestniczyło ok. 20 osób.

W jego trakcie po dwa razy pytano o terminy dalszych etapów prac oraz o projekt zintegrowanego planu inwestycyjnego „Miasteczko Park Kliny”. Pozostałe wypowiedzi skupiały się na rezygnacji budowy linii tramwajowej biegnącej wzdłuż ul. 8 Pułku Ułanów, konieczności uwzględnienia infrastruktury towarzyszącej oraz prognoz ruchu.

L.p.	Pytanie/postulat	Odpowiedź – stanowisko UMK
1	W mojej ocenie jedyny sensowny wariant to nr 2, ponieważ dochodzi w pobliże stacji SKA, co umożliwi wygodną przesiadkę między pociągami i tramwajami. Co się stało z poprzednimi konsultacjami, dlaczego zostały odwołane? Wariant wzdłuż ulicy 8 Pułku Ułanów mógłby obsłużyć więcej mieszkańców i jest krótszy w porównaniu do prezentowanych wariantów. Poza tym linia z Czerwonych Maków w kierunku centrum już teraz jest mocno obciążona.	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Poprzednie konsultacje społeczne zostały odwołane ze względu m.in. budzącą kontrowersję ingerencję w tereny zielone, kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną, potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości. Na chwilę obecną wybór wariantu został ukierunkowany na przebieg z Czerwonych Maków w kierunku Klinów.

2	Obszar na którym planowane są warianty obecnie szybko się zabudowuje. Infrastruktura drogowa jest uboga, trudno się po niej poruszać, a jest często wykorzystywana w celu omijania korków na granicy Krakowa i Skawiny. Dobrze, że ten obszar Krakowa wzięto pod uwagę. Pytanie, czy w związku z planowaną budową jest również planowana inna infrastruktura, gdyż obecnie jest ona dość uboga.	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W ramach inwestycji powinna zostać także wybudowana infrastruktura towarzysząca, m.in. odwodnienie przyległego terenu. Szczegółowy zakres robót należałoby wskazać na kolejnych etapach prac projektowych, tak aby projekt był komplementarny, spełniał oczekiwania i żeby nie odciął nikomu dostępu od drogi publicznej.
3	Jaki jest przewidywany termin realizacji inwestycji?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Na ten moment nie ma określonego horyzontu czasowego. Zwykle od podjęcia decyzji o dalszych pracach, sporządzenie szczegółowej koncepcji wraz z decyzją środowiskową trwa 2-3 lata, kolejne 2-3 lata zajmuje opracowanie szczegółowych projektów budowlanych i uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych pozwalających na realizację takiej inwestycji. Na ten moment w dokumentach finansowych Gminy Miejskiej Kraków nie ma zabezpieczonych środków na kolejne etapy prac.

4	Do Rady Miasta wszedł projekt zintegrowanego planu inwestycyjnego „Miasteczko Park Kliny”. W rejonie ulic Spacerowej, Trockiego i Działowskiego ma powstać osiedle na 15 tysięcy osób m.in. w oparciu o 20-metrową drogę idącą bliżej autostrady. Wobec tego wydaje się, że tylko tamtędy powinien iść tramwaj. Co wiadomo o tej inwestycji?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Wniosek o zintegrowany plan inwestycyjny został przekazany do Rady Miasta Krakowa. Rzeczywiście jest propozycja przekształcenia obszarów, które dzisiaj są przeznaczone pod tereny zielone, jest potencjalny inwestor który chciałby tam zagospodarować obszar. Na obecną chwilę nie wiadomo czy propozycja będzie przyjęta i czy będzie potrzeba korygowania tras wariantów.
---	---	---

5	Czy realizacja wspomnianego w poprzednim pytaniu osiedla będzie w stanie znacząco przyspieszyć realizację tramwaju?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Przebiegi linii tramwajowej były analizowane biorąc pod uwagę perspektywę rozwoju zagospodarowania tych obszarów zapisaną w obowiązujących dokumentach strategicznych. Na ten moment nie były prowadzone rozmowy co do formuły realizacji przedsięwzięcia i form partycypacji w kosztach realizacji inwestycji, m.in. dlatego, że jesteśmy na wstępnym etapie, czyli wytrasowania linii tramwajowej. Chcąc mówić o szczegółowych kosztach potrzebna jest bardziej szczegółowa dokumentacja, jednak to kolejny etap, obecnie chcemy poznać oczekiwania co do przebiegu infrastruktury tramwajowej.
---	--	---

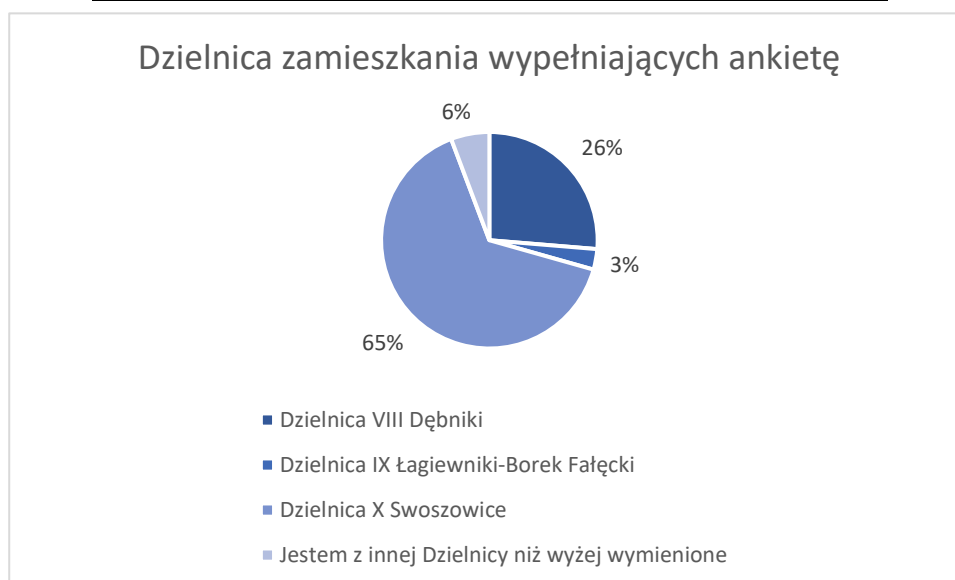
6	Czy są prognozy, szacunki jak budowa tramwaju na Kliny dociąży obecną linię? Czy jest planowany układ drogowy w rejonie Opatkowic?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Zostały wykonane prognozy obciążenia planowanych przebiegów linii tramwajowej, zostały przedstawione na prezentacji. W kosztach realizacji wariantu 2 została uwzględniona budowa wiaduktu nad autostradą A4. Konieczne jest rozwiązanie kolizji z autostradą po to, aby wpiąć układ tramwajowy w istniejący i planowany układ oraz stworzyć węzeł przesiadkowy w rejonie Opatkowic.
7	Kiedy będzie znany wybór preferowanego wariantu?	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Po zakończeniu konsultacji społecznych zostanie przygotowany raport, który będzie przedstawiony władzom Miasta – do nich należy decyzja w tej sprawie.

7. Wyniki formularzy konsultacyjnych

W trakcie trwania konsultacji społecznych do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury wpłynęło 783 prawidłowo wypełnionych formularzy. Poniżej zestawiono tabelarycznie ilościowe wyniki odpowiedzi na poszczególne pytania przedstawione w formularzu oraz opracowanie w formie wykresów.

Pyt. 1. Proszę o wskazanie Dzielnicy Krakowa w której Pan/Pani mieszka.

Dzielnica VIII Dębniki	206
Dzielnica IX Łagiewniki-Borek Fałęcki	24
Dzielnica X Swoszowice	508
Jestem z innej Dzielnicy niż wyżej wymienione	45



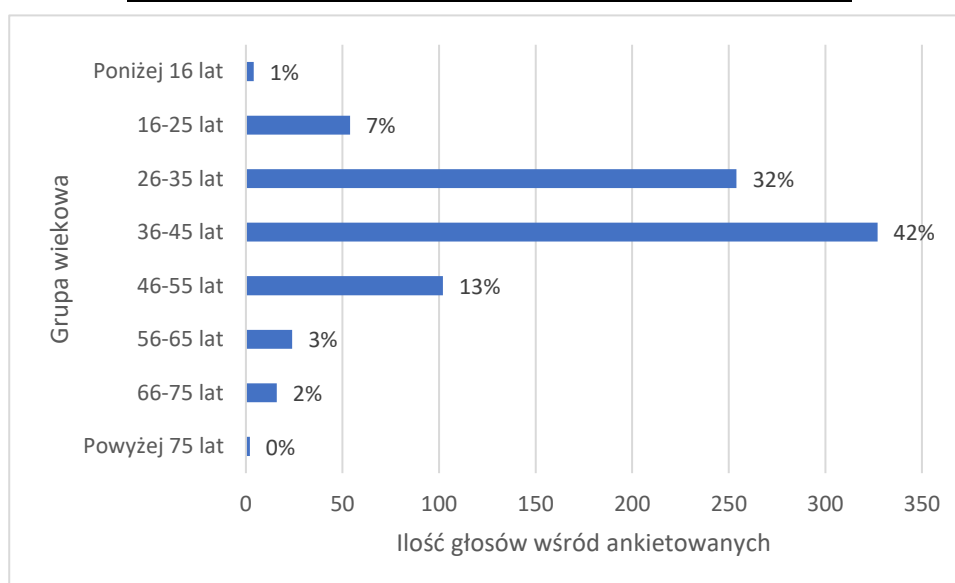
Wykres 1. Miejsce zamieszkania osób wypełniających ankietę

Pyt. 2. Jeśli jesteś z innej Dzielnicy niż wyżej wymienione, napisz z której.

Zdecydowana większość osób wypełniających ankietę mieszka w dzielnicach na terenie których poprowadzono prezentowane warianty przebiegu linii tramwajowej (Dębniki i Swoszowice). 24 osoby wskazały, że mieszkają w dzielnicy Łagiewniki-Borek Fałęcki, natomiast 45 osób odpowiedziało, że mieszkają w Dzielnicy innej niż wymienionej wśród proponowanych odpowiedzi. Te osoby proszone były o odpowiedź na dodatkowe pytanie o doprecyzowanie Dzielnicy zamieszkania. Wśród nich niemal połowa wskazała Opatkowice (czyli część Swoszowic). Kilka osób wypełniających ankietę mieszka na Podgórzu i Podgórzu Duchackim. Część pozostałych Dzielnic była reprezentowana przez pojedyncze osoby.

Pyt. 3. Do jakiej grupy wiekowej Pan/Pani należy?

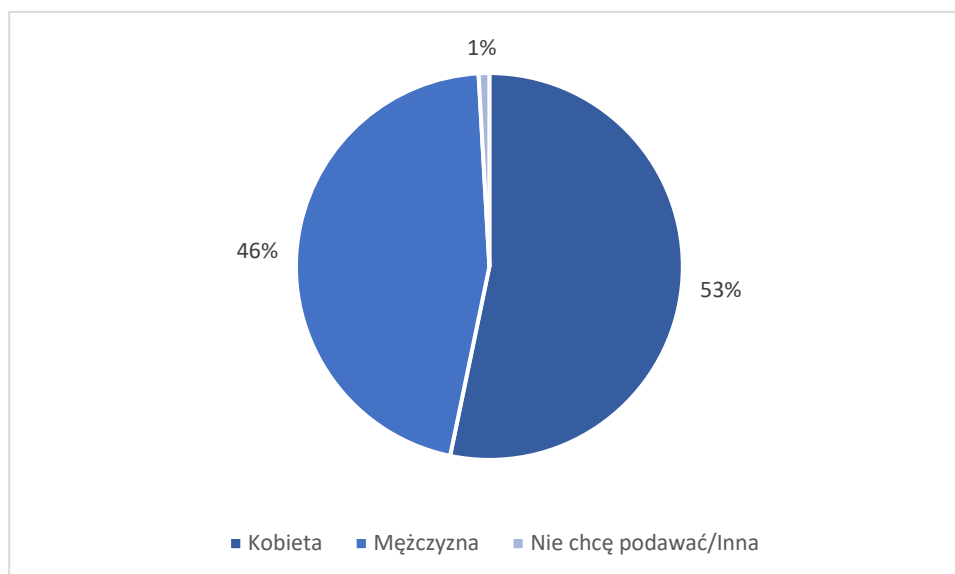
Poniżej 16 lat	4
16-25 lat	54
26-35 lat	254
36-45 lat	327
46-55 lat	102
56-65 lat	24
66-75 lat	16
Powyżej 75 lat	2



Wykres 2. Wiek osób wypełniających ankietę

Pyt. 4. Proszę podać swoją płeć.

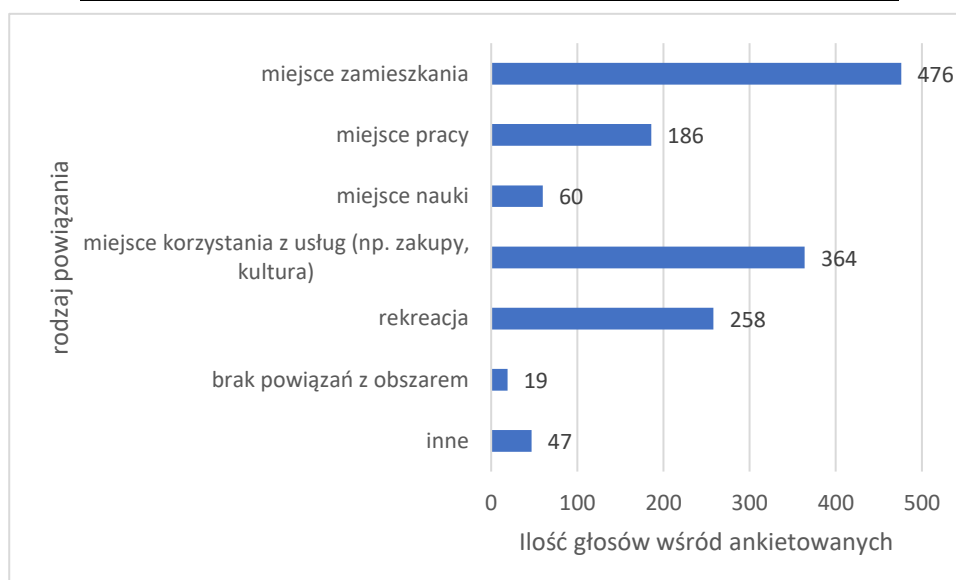
Kobieta	417
Mężczyzna	359
Nie chcę podawać/Inna	7



Wykres 3. Płeć osób wypełniających ankietę

Pyt. 5. W jaki sposób Pani/Pana życie codzienne jest powiązane z obszarem Klinów?
(istniała możliwość zaznaczenia więcej niż jednej odpowiedzi)

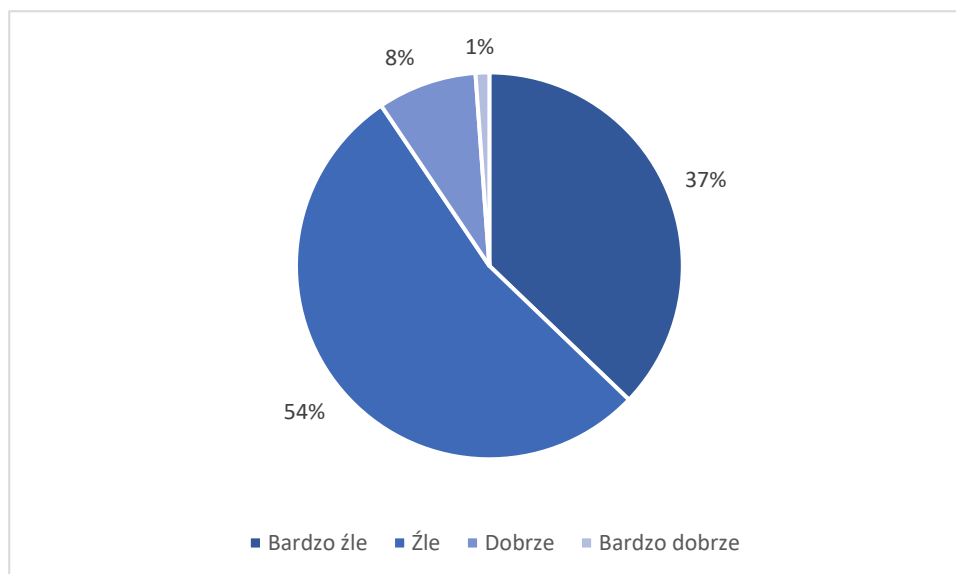
miejsce zamieszkania	476
miejsce pracy	186
miejsce nauki	60
miejsce korzystania z usług (np. zakupy, kultura)	364
rekreacja	258
brak powiązań z obszarem	19
inne	47



Wykres 4. Rodzaj powiązania osób wypełniających ankietę z obszarem Klinów

Pyt. 6. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się komunikacją miejską?

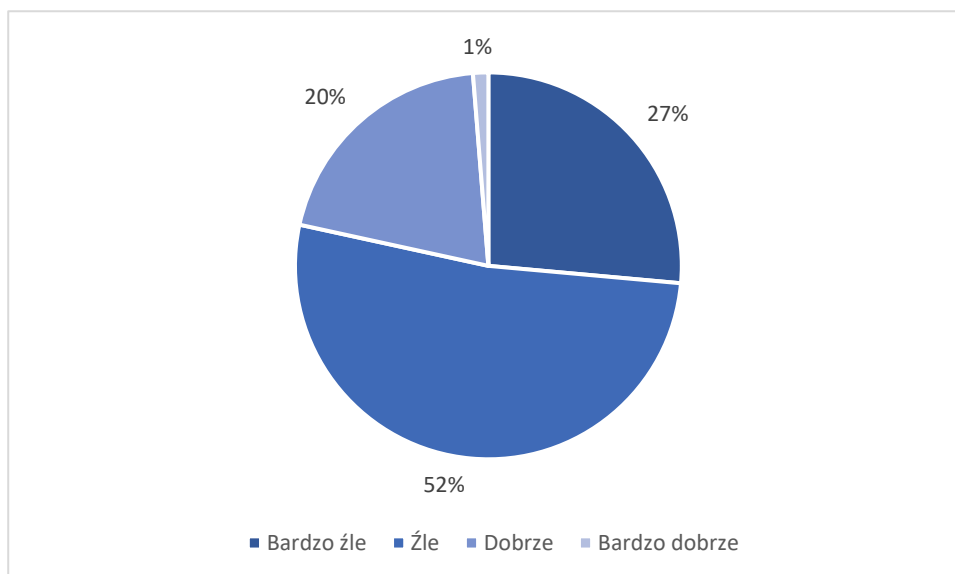
Bardzo źle	291
Źle	418
Dobrze	65
Bardzo dobrze	9



Wykres 5. Ocena skomunikowania obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta komunikacją miejską

Pyt. 7. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się samochodem?

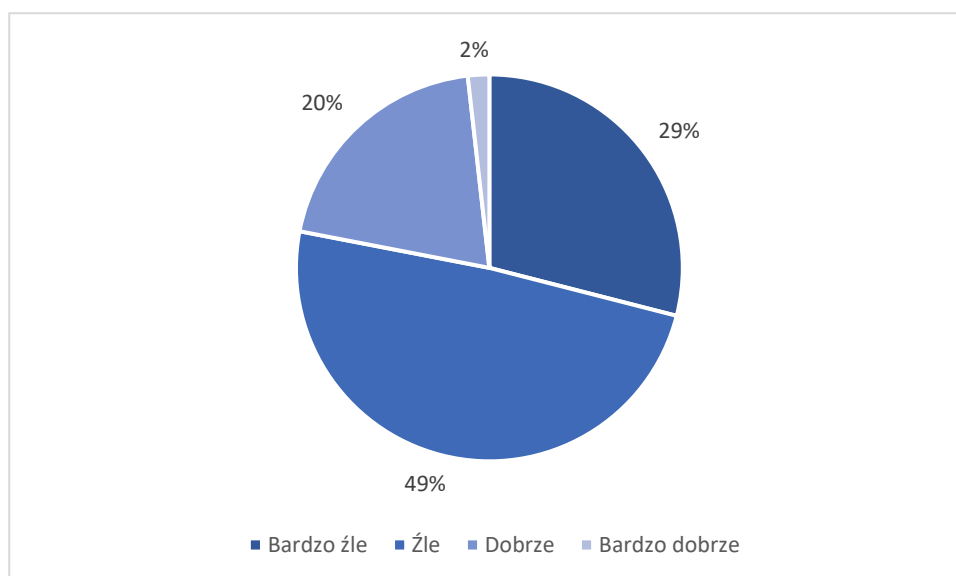
Bardzo źle	207
Źle	407
Dobrze	159
Bardzo dobrze	10



Wykres 6. Ocena skomunikowania obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta samochodem

Pyt. 8. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się rowerem/hulajnogą?

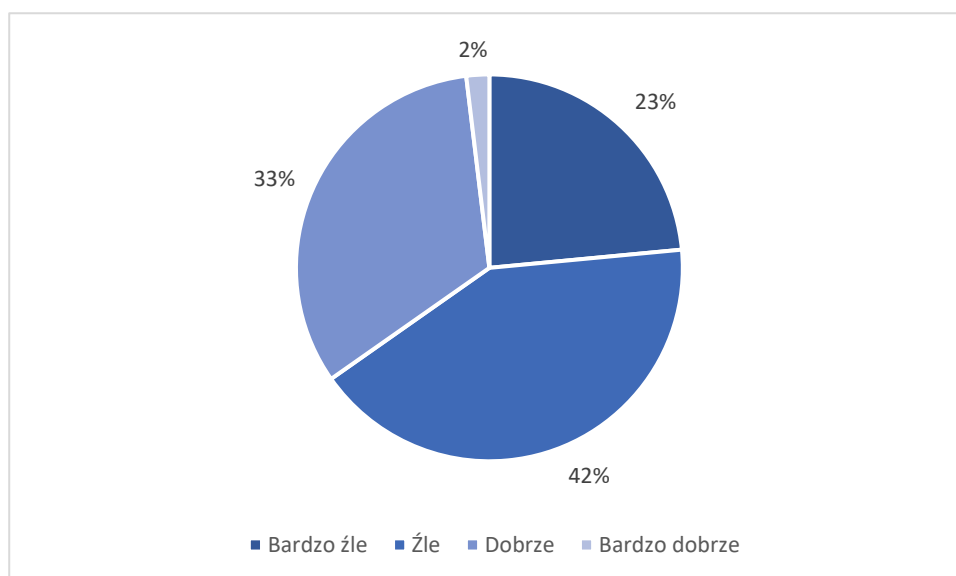
Bardzo źle	227
Źle	384
Dobrze	158
Bardzo dobrze	14



Wykres 7. Ocena skomunikowania obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta rowerem/hulajnogą

Pyt. 9. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się pieszo?

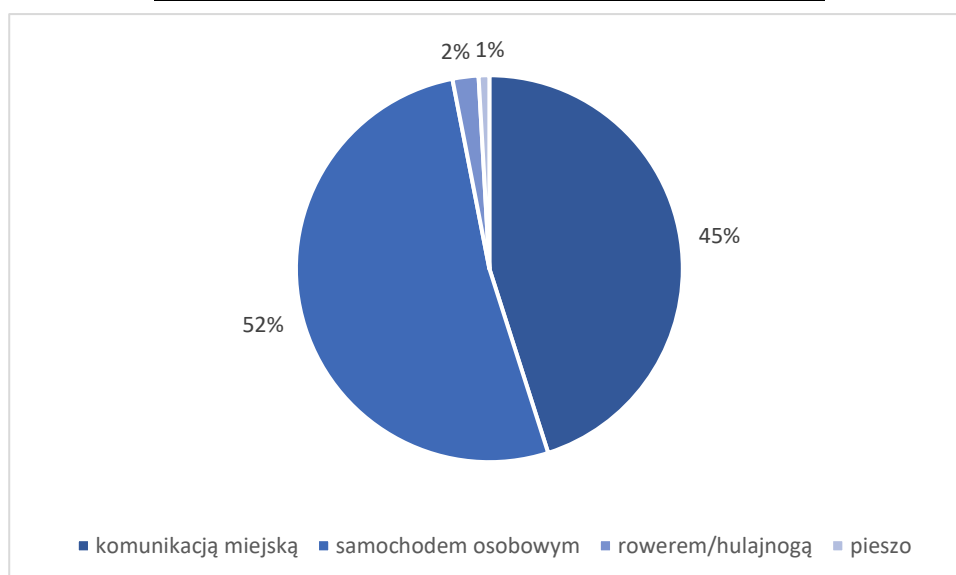
Bardzo źle	184
Źle	327
Dobrze	257
Bardzo dobrze	15



Wykres 8. Ocena skomunikowania obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta pieszo

Pyt.10. Którym środkiem transportu porusza się Pan/Pani najczęściej?

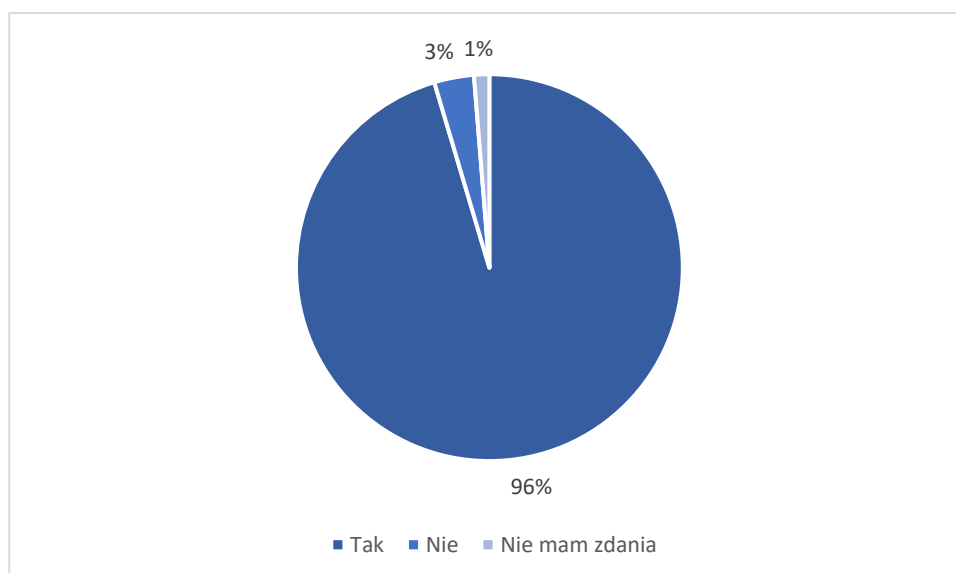
komunikacją miejską	353
samochodem osobowym	406
rowerem/hulajnogą	17
pieszo	7



Wykres 9. Najczęstszy środek transportu osób ankietowanych

Pyt. 11. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację budowy linii tramwajowej do osiedla Kliny?

Tak	747
Nie	26
Nie mam zdania	10



Wykres 10. Ocena zasadności budowy linii tramwajowej do osiedla Kliny

Pyt. 12. Jeśli została wskazana odpowiedź TAK/NIE w poprzednim pytaniu, proszę uzasadnić dlaczego? (udzielenie odpowiedzi nie było wymagane)

Uzasadnienie odpowiedzi „TAK”	Liczba osób podających dany argument	Stanowisko UMK
Obecne skomunikowanie jest niewystarczające, wymaga poprawy.	281	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmaga się obszar Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Obecnie występują duże korki, budowa linii tramwajowej pozwoli na ich zredukowanie bądź ominięcie.	96	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Linia tramwajowa polepszy połączenie Klinów z pozostałą częścią Miasta.	88	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Tramwaj to najlepszy / najszybszy / najbardziej wygodny środek komunikacji miejskiej.	63	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Budowa linii tramwajowej przyczyni się do ograniczenia używania samochodu na rzecz komunikacji miejskiej.	32	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Budowa linii tramwajowej jest niezbędna / potrzebna / konieczna / należy się mieszkańcom.	29	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Zdecydowana większość osób wypełniających ankietę uznała, że budowa linii tramwajowej do osiedla Kliny jest potrzebna. W uzasadnieniu do tej odpowiedzi wskazywano przede wszystkim niewystarczającą obecnie obsługę obszaru Klinów komunikacją miejską. Częstotliwość kursów, trasy linii autobusowych oraz opóźnienia spowodowane często tworzącymi się korkami stanowią powód, dla którego pokładane są nadzieje na poprawę sytuacji w budowie linii tramwajowej. Dla wielu osób istotne jest także zagwarantowanie możliwości szybkiego dotarcia do centrum Miasta, które mogłoby się odbyć środkiem transportu mniej narażonym na zatory drogowe, kolizje, itd., dodatkowo bez konieczności zmiany środka transportu.

Bardzo często zwracano uwagę na konieczność poprawy skomunikowania Klinów z pozostałym obszarem Miasta za pomocą tramwaju w kontekście trwającej obecnie i przewidywanej intensywnej rozbudowy mieszkaniowej w tym obszarze. Wyrażane są obawy, że osoby, które wprowadzają się do nowo wybudowanych budynków mieszkalnych znacząco dociążą zarówno komunikację miejską, jak i układ drogowy. Budowa linii tramwajowej uchodzi za rozwiązanie mogące rozwiązać przedstawiony problem.

Tramwaj, jako ekologiczny i szybki środek transportu publicznego, uznawany jest za rozwiązanie, które skłoni część osób do rezygnacji bądź ograniczenia poruszania się

samochodem osobowym. Doprowadzi również do poprawy skomunikowania Klinów z pozostałymi obszarami Miasta, dzięki czemu osiedle Kliny przestanie być postrzegane jako marginalizowane. Ta sama uwaga dotyczy Opatkowic w przypadku budowy linii tramwajowej także w to miejsce.

Uzasadnienie odpowiedzi „NIE”	Liczba osób podających dany argument	Stanowisko UMK
Budowa linii tramwajowej do osiedla Kliny jest nieuzasadniona, niepotrzebna, nie polepszy sytuacji.	11	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się obszary Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Budowa i funkcjonowanie linii tramwajowej zakłóci dotychczasowy spokój generowaniem hałasu.	5	Uwaga przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się obszary Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Zostanie w nich wydane zalecenie zastosowania rozwiązań ograniczających hałas.

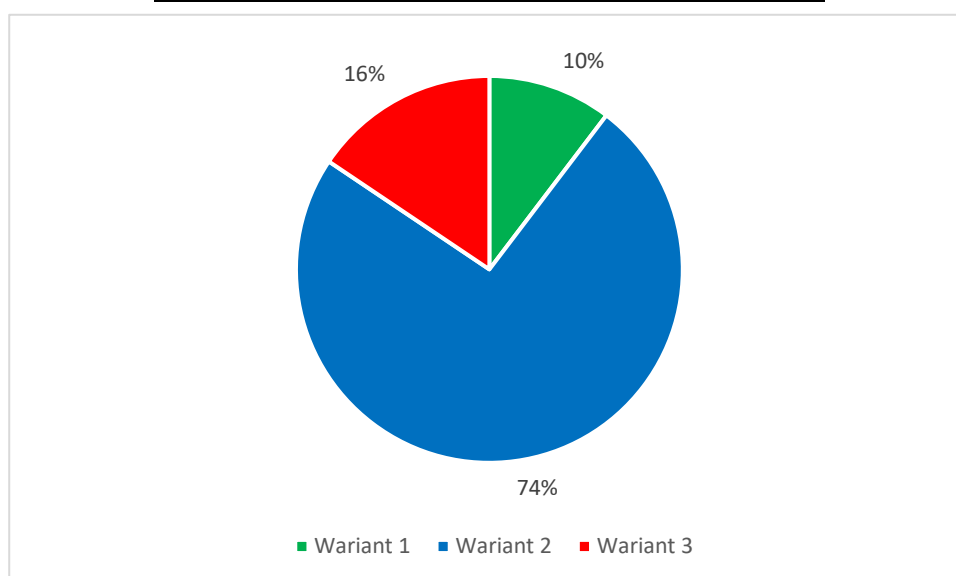
Obecne skomunikowanie jest wystarczające.	5	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Wystarczające jest polepszenie funkcjonowania komunikacji autobusowej.	4	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w odpowiedzi na problemy komunikacyjne z jakimi zmagają się mieszkańcy Klinów. Decyzje podjęte na podstawie konsultacji będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Osoby które odpowiedziały, że realizacja linii tramwajowej do osiedla Kliny nie jest zasadna argumentowały to przede wszystkim opinią, że budowa linii tramwajowej nie poprawi sytuacji, ponieważ skomunikowanie osiedla Kliny z pozostałą częścią Miasta komunikacją autobusową jest wystarczające, lub stanie się takie po zwiększeniu liczby kursów linii autobusowych. Podnoszono także negatywny wpływ budowy linii tramwajowej i jej funkcjonowania na zabudowę mieszkaniową oraz komfort zamieszkania w rejonie ulic Spacerowej i Trockiego. Ponadto zwracano uwagę na nieoptymalny przebieg linii tramwajowej oraz konieczność zadbania w pierwszej kolejności o budowę kanalizacji oraz infrastruktury drogowej wraz z jej modernizacją.

Przedstawione argumenty dotyczyły także braku potrzeby generowania hałasu, zagrożenia dla przyrody, niewystarczającego zapotrzebowania, braku uzasadnienia ekonomicznego.

Pyt. 13. Który z zaproponowanych wariantów jest według Pani/Pana najkorzystniejszy?

Wariant 1	81
Wariant 2	580
Wariant 3	122



Wykres 11. Ocena najkorzystniejszego z zaproponowanych wariantów

Pyt. 14. Dlaczego wskazany wyżej wariant uważa Pani/Pan za najkorzystniejszy? (udzielenie odpowiedzi nie było wymagane, w niektórych odpowiedziach poruszono więcej niż jedną kwestię)

- Wariant 1**

Odpowiedź	Liczba podobnych odpowiedzi
Żaden z przedstawionych wariantów nie jest korzystny.	22
Wariant przebiega w pobliżu istniejących osiedli, co pozwala na zebranie odpowiednich potoków pasażerskich.	18
Przebieg linii tramwajowej w pobliżu miejsca zamieszkania / częstego przebywania, korzystania z usług.	9
Jest lepszy w porównaniu do innych (w szczególności do wariantu 3)	7

Zapewni najszybszy dojazd	5
Najlepszy pod względem ekonomicznym	4
Najbardziej pasuje, jest najbardziej optymalny	3
Umożliwi rezygnację z używania samochodu osobowego i odciąży ruch	2
Najkrótszy czas budowy	1
Przebiega najbliżej faktycznego obszaru Klinów	1
Ponieważ biegnie najdalej od budynków mieszkalnych	1
W najmniejszy sposób narusza łąki na Klinach	1

Według mieszkańców, najważniejszą zaletą wariantu nr 1 jest najmniejszy dystans do istniejącej oraz planowanej zabudowy (osiedle ESSA Kliny). Zwrócono również uwagę na względy ekonomiczne – najniższy koszt i najkrótszy czas budowy.

- **Wariant 2**

Odpowiedź	Liczba podobnych odpowiedzi
Lokalizacja pętli w pobliżu przystanku SKA Kraków Opatkowice – możliwość przesiadki na tramwaj, pociąg bądź samochód	160
Potencjał poprawy skomunikowania Opatkowic z Klinami i pozostałą częścią Miasta	115
Przebieg tramwaju w pobliżu miejsca zamieszkania / pracy / korzystania z usług	69
Uwzględnienie możliwości budowy linii tramwajowej w Opatkowicach	47
Najbardziej optymalna trasa	28
Przebieg trasy umożliwia obsługę największej liczby mieszkańców	20
Żaden z przedstawionych wariantów nie jest korzystny	17
Możliwość zmniejszenia korków w Opatkowicach	9

Zachęci do korzystania z transportu zbiorowego kosztem samochodu	8
Warianty 1 i 3 mają więcej wad	6
Przebiega przez osiedle Kliny	2
Szybkość i wygoda	2
Przebiega obok najmniejszej liczby domów jednorodzinnych	1
Większe wykorzystanie taboru.	1

Głównym argumentem wyboru przez mieszkańców wariantu nr 2 był fakt integracji linii tramwajowej z koleją, największe przewidywane potoki a także włączenie Opatkowic do planowanej inwestycji.

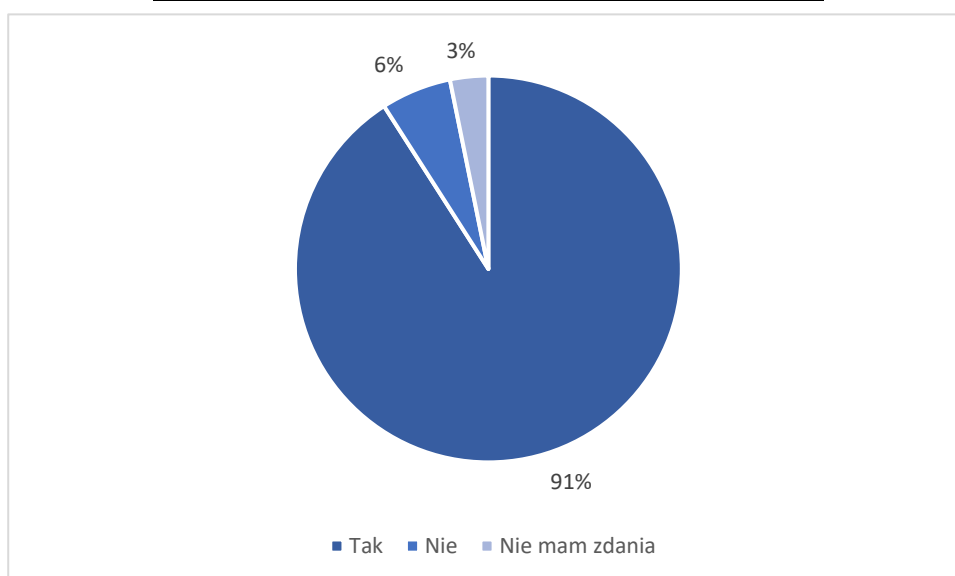
- **Wariant 3**

Odpowiedź	Liczba podobnych odpowiedzi
Najmniejsza ingerencja w istniejącą zabudowę	23
Przebieg w pobliżu Sidziny i sąsiednich terenów z niezadowalającą obsługą komunikacją miejską	22
Najbardziej perspektywiczny pod względem rozwoju i obsługi przyszłych mieszkańców	19
Żaden z przedstawionych wariantów nie jest korzystny	11
Przebieg w pobliżu miejsca zamieszkania / pracy / usług	7
Najbardziej optymalny przebieg	6
Możliwość rozszerzenia komunikacji w kierunku Skawiny	3
Przebieg linii wzdłuż autostrady A4	2
Najmniej absurdalny przebieg	1

Według mieszkańców, najważniejszymi zaletami wariantu nr 3 są najmniejsza ingerencja w istniejącą zabudowę, obsługa planowanej w obszarze okalającym Łąki na Klinach zabudowy oraz fakt połączenia tramwajowego w rejonie Sidziny.

Pyt. 15. Czy budowa linii tramwajowej do osiedla Kliny wpłynie na zwiększenie stopnia wykorzystania przez Panią/Pana transportu zbiorowego w odbywanych podróżach?

Tak	712
Nie	46
Nie mam zdania	25



Wykres 12. Ocena wpływu budowy linii tramwajowej do osiedla Kliny na zwiększenie stopnia wykorzystania transportu zbiorowego w odbywanych podróżach

8. Opis uwag zgłoszonych w formie pisemnej

Poniżej zagregowane zostały uwagi i opinie zgłoszone podczas konsultacji za pośrednictwem formularza konsultacyjnego w odpowiedzi na zawartą w nim opcję wyrażenia innych uwag do przedstawionego materiału wraz z informacją o uwzględnieniu bądź odrzuceniu uwagi.

Zgłoszona uwaga	Liczba osób podających uwagę	Stanowisko UMK
W okolicy pętli tramwajowej należy przewidzieć budowę miejsc parkingowych.	2	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Zgodnie z Polityką transportową dla miasta Krakowa na lata 2016 - 2025 zasadne jest budowanie parkingów P&R głównie przy stacjach i przystankach kolejowych. Dodatkowo, miasto realizuje idee budowania parkingów P+R zgodnie z Uchwałą Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa.
Dla wariantów 1 i 2 należy rozważyć przebieg przez teren Szpitala im. J. Babińskiego w celu ominięcia wąskiego fragmentu południowej części ul. Spacerowej.	2	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Uwzględnienie przystanku na skrzyżowaniu ulic Spacerowej i Działowskiego oraz przewidzenie tam kilkunastu miejsc K+R.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Podczas ewentualnych dalszych prac nad koncepcją zakładającej przebieg w pobliżu skrzyżowania ulic Spacerowej i Działowskiego zostanie przeanalizowane rozmieszczenie przystanków tramwajowych. Parkingi typu K+R zwykle tworzone są w pobliżu dworców, pętli autobusowych lub tramwajowych oraz ważnych węzłów komunikacyjnych i mają one pojemność kilku pojazdów.
Budowa parkingu P+R w okolicy ul. Spacerowej i skomunikowanie pętli tramwajowej w Opatkowicach z autobusami podmiejskimi z tego kierunku (przez Sidzinę).	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W przypadku podjęcia dalszych prac, zostanie przeanalizowana obsługa pętli przez środki komunikacji miejskiej. Zgodnie z Polityką transportową dla miasta Krakowa na lata 2016 - 2025 zasadne jest budowanie parkingów P&R głównie przy stacjach i przystankach kolejowych. Dodatkowo, miasto realizuje idee budowania parkingów P+R zgodnie z Uchwałą Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa.

Lokalizacja pętli w Opatkowicach przy przystanku kolejowym oraz dalsza rozbudowa linii tramwajowych oraz autobusowych z tej pętli.	9	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego. Preferowany wariant kończy się na pętli w Opatkowicach. Oferta linii komunikacji miejskiej jest dostosowywana do potrzeb i oczekiwań mieszkańców przy uwzględnieniu ograniczeń operacyjnych, taborowych i budżetowych.
Wsparcie pomysłu, potrzeba powstania inwestycji jak najszybciej.	24	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Proces budowy linii tramwajowej jest długi i skomplikowany. Etap opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych może trwać ok. 5 lat, następnie na etap realizacji inwestycji należałoby przeznaczyć około 2 lat. Na ten moment w dokumentach finansowych Gminy Miejskiej Kraków nie ma zabezpieczonych środków na kolejne etapy prac.

Konieczność przeanalizowania alternatywnych tras (wzdłuż ul. 8 Pułku Ułanów oraz do pętli Borek Fałęcki).	34	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi do Borku Fałęckiego i przez ul. 8 Pułku Ułanów wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.
Prośba o mądre zaprojektowanie ewentualnych skrzyżowań i uwzględnienie ruchu rowerowego oraz ewentualnego wzmożonego ruchu samochodowego.	4	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Budowa linii tramwajowej łączącej osiedle Sidzina z pętlą Czerwone Maki P+R.	2	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Nie ma planów budowy linii tramwajowej do Sidziny.
Alternatywny przebieg linii z wykorzystaniem ulicy Żywieckiej do skrzyżowania z ulicą Karabuty oraz przedłużenie trasy w kierunku ulicy Podhalańskiej skrajem lasu.	1	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Zakłada się wpięcie do istniejącej sieci tramwajowej na pętli Czerwone Maki P+R.
Wzmocnienie taboru linii nr 194 i 494 przez ul. 8 Pułku Ułanów.	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.
Zmiana trasy 151, aby ta kursowała w linii Os. Pod Fortem - Łagiewniki przez ulicę Zbrojarzy (przez Niemcewicza w jedną stronę oraz Mireckiego w drugą).	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.

Zaprzestanie dalszych działań dla zaproponowanych linii tramwajowych.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Niedopuszczenie do rezygnacji z budowy tramwaju na Kliny z powodu zastaniania się odległą wizją metra.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Odrzucenie wariantu 3 z powodu dużej odległości miejsc zamieszkania od przebiegu linii.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
Koncepcja wprowadzenia jednego biletu (w tym jednorazowego) na autobus, tramwaj i kolejkę.	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.
Przywrócenie do debaty publicznej wcześniej proponowanych przebiegów linii tramwajowej.	1	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi do Borku Fałęckiego i przez ul. 8 Pułku Ułanów wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.

Sugestia trasy od przystanku SKA Opatkowice na północny wschód do Szpitala na Klinach, następnie w kierunku ul. Bartła obok Fortu Borek. Kolejny przebieg wraz z potokiem Rzewnym, gdzie planowana jest ul. Nowa Bartła, do ul. Zawilej, gdzie skręca na wschód i niedaleko na północ na Żywiecką. Linia trzyma się ul. Żywieckiej aż do skrzyżowania z ul. Szczerbińskiego, gdzie skręca na północ na tą ulicę, po czym przebiega prosto na planowaną ulicę 8 Pułku Ułanów. Stamtąd linia biegnie do ul. Kapelanka. Alternatywnie zamiast kierować się na początku do Szpitala, kieruje się do Szkoły Podstawowej nr 14 i dłużej trzyma się Bartła.	1	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Zakłada się wpięcie do istniejącej sieci tramwajowej na pętli Czerwone Maki P+R.
Zamiast tramwaju należy zbudować ekrany akustyczne na ul. Kobierzyńskiej oraz wzdłuż całej trasy ul. 8 Pułku Ułanów.	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.
Połączenie Czerwonych Maków z Borkiem Fałęckim.	1	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Rezygnacja z dalszych prac nad wariantami prowadzącymi do Borku Fałęckiego wynikała z ich negatywnego zweryfikowania m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.

Uruchomienie w okolicach ul. Trockiego i Spacerowej linii autobusowej zabierającej dzieci do szkół.	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.
Każdy z wariantów stanowi zagrożenie dla degradacji i istnienia łąk na Klinach.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Zaproponowane warianty zostały wyznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w ciągu korytarzy przeznaczonych pod budowę dróg. Przewiduje się dalszy przyrost zabudowy mieszkaniowej, jednakże z poszanowaniem użytku ekologicznego i zapewnieniem terenu zieleni urządzonej pod publicznie dostępny park.
Budowa linii tramwajowej do Opatkowic.	16	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.

Wprowadzenie komunikacji miejskiej na trasie łączącej ul. Spacerową z ul. Babińskiego.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2, który przebiega przez zachodni fragment ul. Spacerowej i w pobliżu ul. Babińskiego z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
Budowa w pierwszej kolejności ścieżek rowerowych, chodników i kanalizacji sanitarnej w rejonie ulic Trockiego, Spacerowej, Działowskiego.	3	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. W trakcie ewentualnych dalszych prac zostanie wzięta pod uwagę konieczność optymalnej kolejności wykonywania robót.
Apel o budowę drogi i chodnika lub chociaż samego chodnika na ul. Trockiego oraz jako tymczasowe rozwiązanie problemu skomunikowania - poszerzenie trasy Like Busa o rejon Trockiego, tak żeby dzieci chodzące do szkoły w Skotnikach mogły się tam same bezpiecznie dostać.	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.

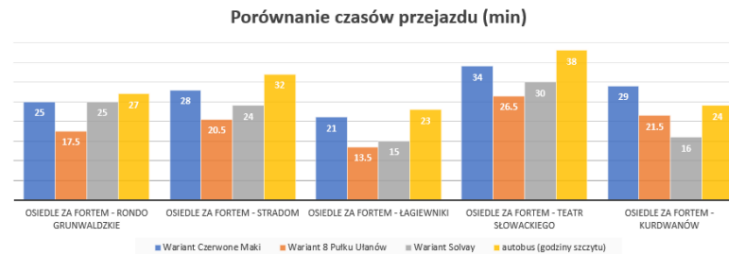
Propozycja wariantu z ul. Herberta, po przecięciu ul. Podmokłej przebieg wzdłuż autostrady A4 w pobliżu parkingu P+R Swoszowice i dalej w kierunku pętli zaproponowanej w wariancie 3.	1	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Zakłada się wpięcie do istniejącej sieci tramwajowej na pętli Czerwone Maki P+R.
Wykonanie ul. Nowej Korpala.	1	Postulat wykracza poza temat konsultacji.
Dzięki budowie linii tramwajowej możliwe będzie zmniejszenie korków, rezygnacja z przemieszczania się samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej.	11	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Niezadowolenie z przebiegu konsultacji oraz przedstawionych wariantów.	39	Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.
Połączenie linią tramwajową Czerwonych Maków ze Skawiną.	1	Uwaga przyjęta do realizacji. Temat będzie analizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Obecnie Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie opracowuje koncepcję budowy ul. Bunscha i Humboldta wraz z linią tramwajową.

Poniżej zagregowane zostały uwagi i opinie zgłoszone podczas konsultacji za pośrednictwem adresu mailowego Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury, podczas dyżuru eksperckiego oraz spotkań konsultacyjnych. Cztery z nich dotyczą sprzeciwu wobec poprowadzenia linii tramwajowej wzdłuż południowego fragmentu ul. Spacerowej. Dwie uwagi zawierają alternatywne propozycje przebiegu linii tramwajowej do osiedla Kliny. Wpłynęło także jedno stanowisko mieszkańca Krakowa odnośnie czasów przejazdów tramwaju z Klinów oraz wyniki ankiety przeprowadzonej na portalu Facebook dotyczącej zdania na temat proponowanych rozwiązań przebiegu linii tramwajowej.

Nazwa zgłaszającego	Treść uwagi	Stanowisko UMK
Mieszkaniec Krakowa	Szanowni Państwo, Przesyłam opinię w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi budowy tramwaju na Kliny. Obecne skomunikowanie obszaru Klinów z pozostałą częścią miasta oceniam źle - dotyczy to wszystkich form transportu. W szczególności negatywnie należy ocenić połączenia komunikacją miejską. Autobus co prawda jeździ dość dużo, ale ich ruch jest notorycznie zakłócany przez zatory drogowe. Autobusy poruszają się wolno i nie są atrakcyjne. O ile sam pomyślałem o zapewnieniu połączenia tramwajowego na Kliny oceniam pozytywnie, pod warunkiem jednak, że będzie to linia atrakcyjna dla pasażerów bez względu na czas przejazdu i dostępności. Żaden z przedstawionych obecnie do konsultacji wariantów nie spełnia niestety tych warunków.	Uwaga nie przyjęta do realizacji. Zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przewidują rozwój obszaru w pobliżu tras wariantów poprzez m.in. zabudowę mieszkaniową i usługową, co wiąże się ze zwiększeniem liczby mieszkańców w rejonach potencjalnego przebiegu linii. Zakłada się wpięcie do istniejącej sieci tramwajowej na pętli Czerwone Maki P+R.

	Linie tramwajową poprowadzono przez obszar skrajnie nisko zaludniony i bez istotnych innych generatorów podróży, więc nie będzie on dostępny dla sporej części mieszkańców ani nie będzie mieć wystarczającej ilości pasażerów. Obszar ten również nie jest planowany do zabudowy wielorodzinnej ani usługowej, więc również w przyszłości nie będzie dużo chętnych do skorzystania z tak poprowadzonej linii tramwajowej. Czas przejazdu również nie będzie atrakcyjny dla pasażerów. Linie poprowadzono na około. Przez to czas przejazdu do Ronda Grunwaldzkiego będzie nie wiele krótszy niż czas przejazdu autobusem jadącym ulicami, nawet uwzględniając zatory drogowe. Nie będzie to więc atrakcyjne połączenie, tym bardziej w porównaniu z czasem przejazdu samochodowej po projektowanej ulicy 8 Pułku Ułanów. Poniżej umieszczono porównanie szacowanych przeze mnie czasu przejazdu dla różnych wariantów zaprezentowanych wcześniej (do Solvayu oraz przez ul. 8 Pułku Ułanów). Jednocześnie z tej analizy wynika, że wariant do pętli Czerwone Maki ma najgorsze czasy przejazdu. Należy z całą koniecznością wrócić do analizy wariantu przez ul. 8 Pułku Ułanów, który ma najlepsze czasy przejazdu, i jest jedynie o ok. 10% droższy niż warianty do pętli Czerwone Maki. Tylko ten wariant pozwala na budowę atrakcyjnej linii tramwajowej, które byłaby alternatywną	
--	--	--

dla samochodów.



Chciałbym również zaznaczyć, że materiały przedstawione w obecnie prowadzonych konsultacjach należy uznać za zdecydowanie niewystarczające. Brakuje porównania czasów przejazdu, kosztów realizacji czy powierzchni wykupu terenów i kolizji z terenami zielonymi. Mieszkańcy nie mają w takiej sytuacji możliwości oceny przedstawionych rozwiązań.

Wniosuję o odrzucenie wszystkich zaprezentowanych wariantów oraz powrót do rzetelnej oceny wcześniej proponowanych wariantów – (do Solvayu oraz przez ul. 8 Pułku Ułanów) -które są znacznie korzystniejsze niż warianty do Czerwonych Maków.

Uczestnik
spotkania
konsultacyjnego

Kraków dn.25.04.2025.

Tramwaj na oś. Kliny Konsultacje

W dn. 25 kwietnia o godz. 18.00 – Centrum Kultury Podgórze – Fort Borek, ul. Forteczna 146 (sala widowiskowa)
Podczas spotkania konsultacyjnego dotyczącego tramwaju na osiedle Kliny, zaprezentowano/przekazano wyniki ankiety zamieszczonej na grupie Facebook, mieszkańców "Kliny Kraków".

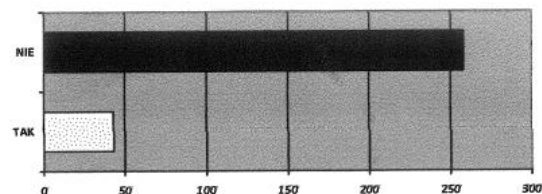
Ankieta zawierała pytanie:

„Czy zaproponowane rozwiązanie przebiegu linii tramwajowej na osiedle Kliny jest zgodne z Pani/Pana oczekiwaniami?”.

Respondenci mieli możliwość wyboru odpowiedzi „Tak” lub „Nie”.

Spośród 301 oddanych głosów,

258 oddanych głosów - 85% odpowiedź – NIE
43 oddane głosy - 15% odpowiedź - TAK



Proszę o uwzględnienie opinii zawartej w ankiecie w dalszych pracach nad rozwojem układu komunikacyjnego w obszarze oś Kliny.

Link do ankiety:

[https://www.facebook.com/groups/kliny/posts/3950359965231541/?__cft__\[0\]=AZXgkhi8K0bUMTsA-IvZVHuR9KmZeGhAP1E0K-oLXEKsq5TO4lb2GQELPSBUPMRS4EXbTV1INESOTCuUpxaCGWe2FPhp3KcXAz9jL4xz6UvbjR5F7vY4nv5SXBwVnKkAZN5sw0Ddr5tTsZEnic_6mSDyXwiUQJznuWbDnSvdiY34A&__tn__=R-R](https://www.facebook.com/groups/kliny/posts/3950359965231541/?__cft__[0]=AZXgkhi8K0bUMTsA-IvZVHuR9KmZeGhAP1E0K-oLXEKsq5TO4lb2GQELPSBUPMRS4EXbTV1INESOTCuUpxaCGWe2FPhp3KcXAz9jL4xz6UvbjR5F7vY4nv5SXBwVnKkAZN5sw0Ddr5tTsZEnic_6mSDyXwiUQJznuWbDnSvdiY34A&__tn__=R-R)

Z poważaniem

Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat zostanie przeanalizowany podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Uczestnicy
spotkania
konsultacyjnego
(32 podpisy)

MIESZKAŃCY OKOLIC ULICY SPACEROWEJ
Do:
Prezydenta Miasta Krakowa Aleksandra Miszańskiego
Urząd Miasta Krakowa
Adres plac Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków

Szanowni Państwo,

Niniejszym składamy oficjalne oprostowanie dotyczące planowanej budowy linii tramwajowej przebiegającej przez ulicę Spacerową w Krakowie. Zwracamy uwagę, iż zaproponowana trasa tramwajowa, biegnąca przez wąską, zabudowaną ulicę Spacerową, budzi poważne zastrzeżenia zarówno pod względem technicznym, jak i społecznym.

Ulica Spacerowa charakteryzuje się średnią gęstością zabudowy mieszkaniowej, a jej szerokość uniemożliwia bezpieczne wprowadzenie takiej inwestycji bez usunięcia części budynków mieszkalnych, co wiązałoby się z wyburzeniami. Zgodnie z posiadanymi informacjami, planowana inwestycja wymaga przeprowadzenia takich działań, które mogą skutkować utratą miejsca zamieszkania przez wielu mieszkańców tej ulicy. Tego typu zmiany stanowią poważne zagrożenie dla stabilności życia lokalnej społeczności i naruszają jej prawa do mieszkania w bezpiecznych warunkach.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę na następujące kwestie:

1. **Bezpieczeństwo mieszkańców:** Wąska ulica, nieprzystosowana do intensywnego ruchu pojazdów publicznego transportu, stwarza zagrożenie dla pieszych, w tym dzieci, osób starszych oraz osób z ograniczoną mobilnością. Zwiększenie liczby pojazdów na tej przestrzeni, w tym tramwajów, może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych.
2. **Zniszczenie charakteru okolicy:** Ulica Spacerowa jest przestrzenią, która służy jako miejsce codziennego wypoczynku, spacerów oraz spotkań sąsiedzkich. Wprowadzenie tramwajów wpłynie negatywnie na estetykę okolicy i zniszczy jej dotychczasowy, spokojny charakter, który stanowi wartość dla nas, mieszkańców.
3. **Zwiększenie hałasu i zanieczyszczenia:** Tramwaje, choć są bardziej ekologiczną formą transportu w porównaniu do samochodów, generują hałas i wibracje, które w przypadku wąskiej ulicy będą uciążliwe dla osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie. Wprowadzenie takiej linii transportowej pogorszy komfort życia oraz może wpłynąć negatywnie na zdrowie mieszkańców.
4. **Brak przestrzeni dla rozwoju infrastruktury:** Wąska i zabudowana ulica nie daje wystarczająco miejsca na budowę odpowiedniej infrastruktury, która zapewniłaby bezpieczeństwo i komfort pasażerów tramwajów, a także utrzymanie tej nowej linii. W związku z tym, istnieje ryzyko, że inwestycja nie spełni oczekiwań zarówno pasażerów, jak i mieszkańców.
5. **Zła analiza potoku pasażerskiego:** analiza dotyczy aktualnego stanu zabudowy i nie uwzględnia faktu iż Spacerowa i najbliższe jej okolice nie zabudowują się budynkami jednorodinnymi w tempie pozwalającym założyć w przyszłości znaczny wzrost liczby pasażerów, a propozycje innych przebiegów tras w znacznym stopniu gwarantują przyszłościowo wzrost liczby pasażerów ponieważ bezpośrednio prowadzą przez tereny zabudowy wielorodzinnej i usługowej.

Z tego względu apelujemy o rozważenie alternatywnych lokalizacji dla planowanej linii tramwajowej, które mogłyby lepiej służyć zarówno potrzebom komunikacyjnym miasta, jak i zachować charakter naszych ulic i bezpieczeństwo ich użytkowników. Do dokumentu załączamy podpisy posiadaczy nieruchomości w ww okolicy.

Liczymy na zrozumienie naszej sytuacji i podjęcie działań w duchu dialogu z mieszkańcami.

Z poważaniem, mieszkańcy

Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej zostanie wzięty pod uwagę podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Uczestnicy
spotkania
konsultacyjnego
(18 podpisów)

MIESZKAŃCY OKOLIC ULICY SPACEROWEJ
Do:
Prezydenta Miasta Krakowa Aleksandra Miszałskiego
Urząd Miasta Krakowa
Adres plac Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków

Szanowni Państwo,

Niniejszym składamy oficjalne oprotestowanie dotyczące planowanej budowy linii tramwajowej przebiegającej przez ulicę Spacerową w Krakowie. Zwracamy uwagę, iż zaproponowana trasa tramwajowa, biegnąca przez wąską, zabudowaną ulicę Spacerową, budzi poważne zastrzeżenia zarówno pod względem technicznym, jak i społecznym.

Ulica Spacerowa charakteryzuje się średnią gęstością zabudowy mieszkaniowej, a jej szerokość uniemożliwia bezpieczne wprowadzenie takiej inwestycji bez usunięcia części budynków mieszkalnych, co wiązałoby się z wyburzeniami. Zgodnie z posiadanymi informacjami, planowana inwestycja wymaga przeprowadzenia takich działań, które mogą skutkować utratą miejsca zamieszkania przez wielu mieszkańców tej ulicy. Tego typu zmiany stanowią poważne zagrożenie dla stabilności życia lokalnej społeczności i naruszają jej prawa do mieszkania w bezpiecznych warunkach.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę na następujące kwestie:

1. **Bezpieczeństwo mieszkańców:** Wąska ulica, nieprzystosowana do intensywnego ruchu pojazdów publicznego transportu, stwarza zagrożenie dla pieszych, w tym dzieci, osób starszych oraz osób z ograniczoną mobilnością. Zwiększenie liczby pojazdów na tej przestrzeni, w tym tramwajów, może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych.
2. **Zniszczenie charakteru okolicy:** Ulica Spacerowa jest przestrzenią, która służy jako miejsce codziennego wypoczynku, spacerów oraz spotkań sąsiedzkich. Wprowadzenie tramwajów wpłynie negatywnie na estetykę okolicy i zniszczy jej dotychczasowy, spokojny charakter, który stanowi wartość dla nas, mieszkańców.
3. **Zwiększenie hałasu i zanieczyszczenia:** Tramwaje, choć są bardziej ekologiczną formą transportu w porównaniu do samochodów, generują hałas i wibracje, które w przypadku wąskiej ulicy będą uciążliwe dla osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie. Wprowadzenie takiej linii transportowej pogorszy komfort życia oraz może wpłynąć negatywnie na zdrowie mieszkańców.
4. **Brak przestrzeni dla rozwoju infrastruktury:** Wąska i zabudowana ulica nie daje wystarczająco miejsca na budowę odpowiedniej infrastruktury, która zapewniłaby bezpieczeństwo i komfort pasażerów tramwajów, a także utrzymanie tej nowej linii. W związku z tym, istnieje ryzyko, że inwestycja nie spełni oczekiwań zarówno pasażerów, jak i mieszkańców.
5. **Zła analiza potoku pasażerskiego:** analiza dotyczy aktualnego stanu zabudowy i nie uwzględnia faktu iż Spacerowa i najbliższe jej okolice nie zabudowują się budynkami jednorodinnymi w tempie pozwalającym założyć w przyszłości znaczny wzrost liczby pasażerów, a propozycje innych przebiegów tras w znacznym stopniu gwarantują przyszłościowo wzrost liczby pasażerów ponieważ bezpośrednio prowadzą przez tereny zabudowy wielorodzinnej i usługowej.

Z tego względu apelujemy o rozważenie alternatywnych lokalizacji dla planowanej linii tramwajowej, które mogłyby lepiej służyć zarówno potrzebom komunikacyjnym miasta, jak i zachować charakter naszych ulic i bezpieczeństwo ich użytkowników. Do dokumentu załączamy podpisy posiadaczy nieruchomości w ww okolicy.

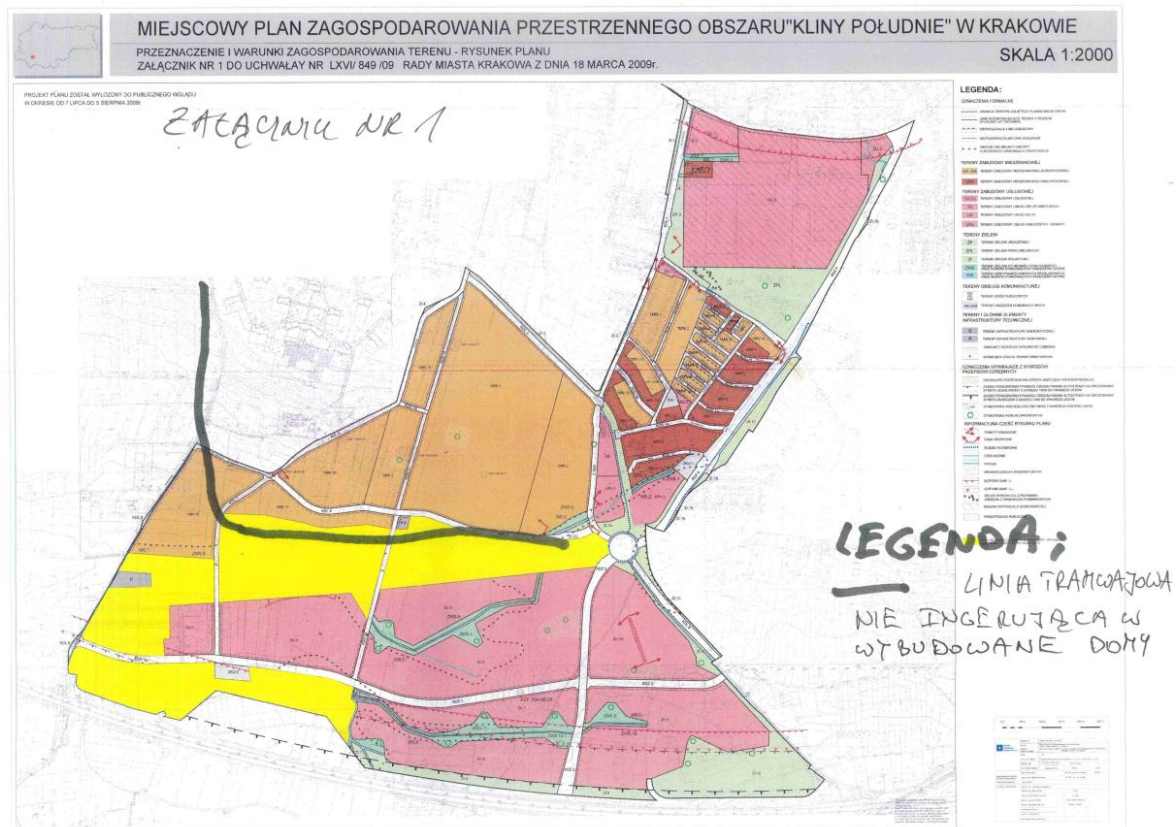
Liczymy na zrozumienie naszej sytuacji i podjęcie działań w duchu dialogu z mieszkańcami.

Z poważaniem, mieszkańcy

Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej zostanie wzięty pod uwagę podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Uczestnicy spotkania konsultacyjnego (44 podpisy)	Mieszkańcy ulic Spacerowa Działowskiego Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa ul. Wielopole 17a 31-072 Kraków „GK-Konsultacje dotyczące opracowania przebiegu linii tramwajowej do osiedla Kliny” W związku z toczącym się postępowaniem dotyczącym opracowania przebiegu linii tramwajowej do osiedla Kliny, mieszkańcy ulic Spacerowej Działowskiego oraz ulic sąsiadujących wyrażamy zdecydowany sprzeciw wobec propozycji wprowadzenia prezentowanych wariantów, pierwszego oraz drugiego przedstawionego w ramach konsultacji społecznych dnia 15.04.2025r. Przedstawiona wizja została zobrazowana w sposób bardzo ogólnikowy, prezentacja posiadała brak konkretnych informacji dotyczących precyzyjnego przebiegu trasy na całej jej długości, wpasowania w istniejące zabudowania mieszkalne, których większość stanowią nowe, świeżo wykończone domy. Niejasne i brak odpowiedzi na kluczowe obawy mieszkańców związane z inwestycją jest niedostateczne i nie do przyjęcia, ze względu na brak jakichkolwiek odpowiedzi na kluczowe pytania mieszkańców w temacie dalszej realizacji tras. Przede wszystkim tego, po której stronie ulicy zostanie poprowadzone torowisko, ile miejsca zajmie nowa infrastruktura w opisanych wariantach w szczególności „przesmyku” ulicy Spacerowej, ile domostw, działek prywatnych jest, będzie zakwalifikowanych do wyburzenia lub zajęcia ich części. Wnioskujemy o całkowite odrzucenie wariantów 1 i 2 informując o bardzo dobrym rozwiązaniu przebiegu trasy przez "nieużytki Szpitala Babińskiego", który został pominięty, a który nie kolidował z możliwością poszkodowania osób już zamieszkałych, toczących budowy na pobliskich terenach, a jednocześnie mógłby służyć szerszej grupie potencjalnych pasażerów z pobliskiej okolicy i nie tylko. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie wniosku.	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Postulat ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej zostanie wzięty pod uwagę podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
--	---	---

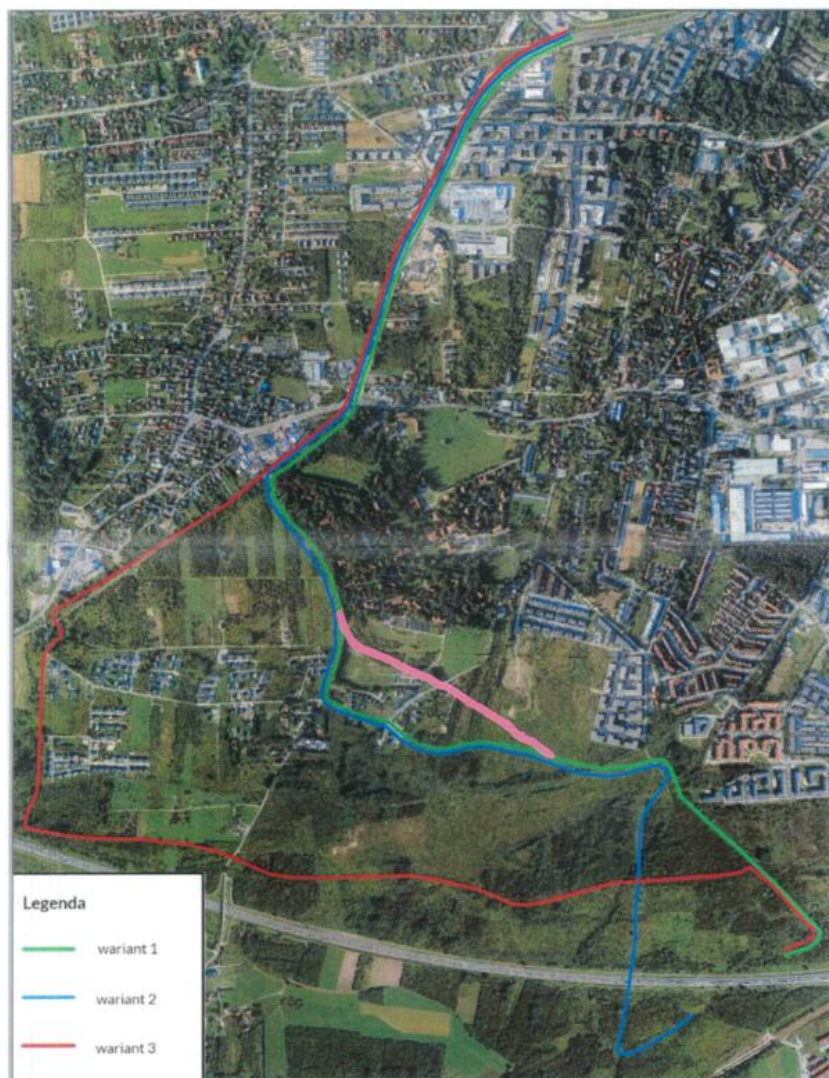
Uczestnik
dyżuru
ekspersckiego



Uwaga nie przyjęta do realizacji.

Proponowany przebieg linii tramwajowej narusza obszar przeznaczony pod tereny zieleni urządzonej pod publicznie dostępny park.

Uczestnik
dyżuru
eksperckiego



Uwaga przyjęta do realizacji. Postulat ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej zostanie wzięty pod uwagę podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów.

Mieszkańcy ulic Spacerowej i Działowskiego (49 podpisów)	Niniejszym składamy oficjalne oprotestowanie i sprzeciw dotyczący planowanej budowy linii tramwajowej przebiegającej przez ulicę Spacerową w Krakowie - propozycji wprowadzenia prezentowanych wariantów, pierwszego oraz drugiego przedstawionego w ramach konsultacji społecznych dnia 15.04.2025r. Zwracamy uwagę, iż zaproponowana trasa tramwajowa, biegnąca przez wąską, zabudowaną ulicę Spacerową, budzi poważne zastrzeżenia zarówno pod względem technicznym, jak i społecznym. Ulica Spacerowa charakteryzuje się średnią gęstością zabudowy mieszkaniowej, a jej szerokość uniemożliwia bezpieczne wprowadzenie takiej inwestycji bez usunięcia części budynków mieszkalnych, co wiązałoby się z wyburzeniami. Zgodnie z posiadanymi informacjami, planowana inwestycja wymaga przeprowadzenia takich działań, które mogą skutkować utratą miejsca zamieszkania przez wielu mieszkańców tej ulicy. Tego typu zmiany stanowią poważne zagrożenie dla stabilności życia lokalnej społeczności i naruszają jej prawa do mieszkania w bezpiecznych warunkach. Przedstawiona wizja została zobrazowana w sposób bardzo ogólnikowy, prezentacja posiadała brak konkretnych informacji dotyczących precyzyjnego przebiegu trasy na całej jej długości,	Uwaga częściowo przyjęta do realizacji. Postulat ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej zostanie wzięty pod uwagę podczas ewentualnych dalszych prac w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego obszaru Klinów. Do ewentualnych dalszych prac rekomenduje się przebieg wariantu 2 z jednoczesnym rozważeniem ominięcia południowego fragmentu ul. Spacerowej.
---	---	---

	wpasowania w istniejące zabudowania mieszkalne, których większość stanowią nowe, świeżo wykończone domy. Niejasne i brak odpowiedzi na kluczowe obawy mieszkańców związane z inwestycją jest niedostateczne i nie do przyjęcia, ze względu na brak jakichkolwiek odpowiedzi na kluczowe pytania mieszkańców w temacie dalszej realizacji tras. Przede wszystkim tego, po której stronie ulicy zostanie poprowadzone torowisko, ile miejsca zajmie nowa infrastruktura w opisanych wariantach w szczególności „przesmyku” ulicy Spacerowej, ile domostw, działek prywatnych jest, będzie zakwalifikowanych do wyburzenia lub zajęcia ich części. Wnioskujemy o całkowite odrzucenie wariantów 1 i 2 informując o bardzo dobrym rozwiązaniu przebiegu trasy przez ”nieużytki Szpitala Babińskiego”, który został pominięty, a który nie kolidował z możliwością poszkodowania osób już zamieszkałych, toczących budowy na pobliskich terenach, a jednocześnie mógłby służyć szerszej grupie potencjalnych pasażerów z pobliskiej okolicy i nie tylko (To nie tylko pracownicy i pacjenci szpitala). Chcielibyśmy zwrócić uwagę na następujące kwestie: 1. Bezpieczeństwo mieszkańców: Wąska ulica, nieprzystosowana do intensywnego ruchu pojazdów publicznego transportu, stwarza zagrożenie dla pieszych, w tym dzieci, osób starszych oraz osób z ograniczoną mobilnością. Zwiększenie liczby pojazdów na tej	
--	--	--

	przestrzeni, w tym tramwajów, może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych. 2. Zniszczenie charakteru okolicy: Ulica Spacerowa jest przestrzenią, która służy jako miejsce codziennego wypoczynku, spacerów oraz spotkań sąsiedzkich. Wprowadzenie tramwajów wpłynie negatywnie na estetykę okolicy i zniszczy jej dotychczasowy, spokojny charakter, który stanowi wartość dla nas, mieszkańców. 3. Zwiększenie hałasu i zanieczyszczenia: Tramwaje, choć są bardziej ekologiczną formą transportu w porównaniu do samochodów, generują hałas i wibracje, które w przypadku wąskiej ulicy będą uciążliwe dla osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie. Wprowadzenie takiej linii transportowej pogorszy komfort życia oraz może wpłynąć negatywnie na zdrowie mieszkańców. 4. Brak przestrzeni dla rozwoju infrastruktury: Wąska i zabudowana ulica nie daje wystarczająco miejsca na budowę odpowiedniej infrastruktury, która zapewniłaby bezpieczeństwo i komfort pasażerów tramwajów, a także utrzymanie tej nowej linii. W związku z tym, istnieje ryzyko, że inwestycja nie spełni oczekiwań zarówno pasażerów, jak i mieszkańców. 5. Zła analiza potoku pasażerskiego: analiza dotyczy aktualnego stanu zabudowy i nie uwzględnia faktu iż Spacerowa i najbliższe jej okolice zabudowują się jedynie budynkami jednorodzinnymi. Natomiast na Klinach – istnieją osiedla z zabudową wielorodzinną i	
--	--	--

	w dalszym ciągu budynków tego typu przybywa - dlatego tak istotne jest aby tramwaj przebiegał właśnie przez duże osiedla - co w znacznym stopniu gwarantuje obecnie i przyszłościowo wzrost liczby pasażerów ponieważ bezpośrednio prowadzą przez tereny zabudowy wielorodzinnej i usługowej (Określona w MPZP - dla ulicy SPACEROWEJ - są to tylko domy nie bloki!). Z tego względu apelujemy o rozważenie alternatywnych lokalizacji dla planowanej linii tramwajowej, które mogłyby lepiej służyć zarówno potrzebom komunikacyjnym miasta, jak i zachować charakter naszych ulic i bezpieczeństwo ich użytkowników. Do dokumentu załączamy podpisy posiadaczy nieruchomości w ww. okolicy. Liczymy na zrozumienie i podjęcie działań w duchu dialogu z mieszkańcami.	
--	---	--

9. Wnioski z konsultacji społecznych

Mając na uwadze na pytania i postulaty zgłoszone podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego, Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury wystosował następujące pisma:

- do Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie z prośbą o zajęcie stanowiska co do możliwości potencjalnego poprowadzenia linii tramwajowej łączącej pętlę Czerwone Maki P+R z osiedlem Kliny przez teren Szpitala Klinicznego im. dr Józefa Babińskiego w Krakowie przez działkę nr 1/31, obr. P-70, jedn. ewid. Podgórze, na którym znajduje się wpisany do Rejestru Zabytków zespół szpitalno-parkowy. Potencjalny przebieg linii tramwajowej po nieużytkowanych terenach Szpitala miałby na celu ominięcie ciasnej zabudowy przy południowym fragmencie ul. Spacerowej.

Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków zdecydował o przekazaniu sprawy do rozpatrzenia do Biura Architekta Miasta. Stanowisko Miejskiego Konserwatora Zabytków w Krakowie stanowi jeden z załączników do niniejszego Raportu.

- do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z prośbą o wstępne wytyczne dla przebiegu linii tramwajowej między osiedlami Kliny i Opatkowice w Krakowie z powodu konieczności przekroczenia autostrady A4.

GDDKiA w odpowiedzi poinformowała o aktualnym etapie prac nad rozbudową autostrady A4 oraz podała zalecenia i parametry konieczne do uwzględnienia podczas opracowywania projektu przekroczenia linią tramwajową autostrady A4. Stanowisko GDDKiA stanowi jeden z załączników do niniejszego Raportu.

Na podstawie zgłoszonych uwag formułuje się następujące wnioski i rekomendacje:

- Obecnie skomunikowanie osiedla Kliny z pozostałą częścią Miasta jest oceniane źle, niezależnie od środka transportu. Budowa linii tramwajowej uznawana jest za sposób na poprawę sytuacji. Deklaracje ankietowanych wskazują na większą chęć korzystania z transportu zbiorowego w przypadku budowy linii.
- W wariantach 1 i 2 duże kontrowersje budzi zamysł poprowadzenia linii tramwajowej w ciągu południowego fragmentu ulicy Spacerowej. Wskazywana alternatywa w postaci przejścia przez teren Szpitala im. J. Babińskiego również jest problematyczna z uwagi na to, że zespół szpitalno-parkowy wpisany jest do Rejestru Zabytków.
- Zdecydowanie największe poparcie wśród mieszkańców uzyskał wariant 2, przede wszystkim ze względu na to, że kończy się w Opatkowicach i byłby w stanie znacznie poprawić skomunikowanie również tego osiedla z pozostałą częścią Miasta. Ponadto lokalizacja pętli tramwajowej w pobliżu przystanku kolejowego Kraków Opatkowice stworzyłaby z tego miejsca wygodny punkt przesiadkowy także dla mieszkańców pobliskich gmin.

- Część mieszkańców uważa przedstawione przebiegi wariantów za mało optymalne i preferuje przebieg linii tramwajowej w ciągu ul. 8 Pułku Ułanów lub z pętli Borek Fałęcki. Niemniej jednak na podstawie Studium wykonalności z 2024 roku część wariantów w nim analizowanych została zweryfikowana negatywnie m.in. ze względu na konieczność dużej ingerencji w tereny zielone, rezygnację z budowy ul. Nowej Bartła, liczne kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz potencjalne wywłaszczenia i wyburzenia nieruchomości.
- Proponowane przebiegi linii tramwajowej budziły wątpliwości części mieszkańców ze względu na przebieg w pobliżu terenów obecnie słabo zabudowanych. Jednakże zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przewidują rozwój obszaru i zwiększenie liczby mieszkańców w rejonie przebiegu linii. Jednocześnie wskazywano, że dzięki temu jej budowa byłaby łatwiejsza do przeprowadzenia.
- Budowa linii tramwajowej według trasy wariantu nr 2 ułatwiłaby skomunikowanie Opatkowic i Klinów ze Skotnikami i Ruczajem, jednocześnie ułatwiając dostęp mieszkańców tych rejonów do przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Z uwagi na wyrażone w formularzach konsultacyjnych zdanie mieszkańców oraz potencjał trasy, rekomenduje się przyjęcie do dalszych prac przebiegu linii tramwajowej zaproponowanego w wariantcie nr 2. W przypadku ich podjęcia zaleca się jednocześnie rozważenie przebiegu omijającego południowy fragment ul. Spacerowej.

W związku z trwającymi obecnie pracami nad aktualizacją Strategii Miasta Krakowa oraz Planem Ogólnym Miasta Krakowa a także Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie informujemy, że niniejszy raport zostanie przekazany do zespołów, które prowadzą pracę nad ww. dokumentami, tak aby uniknąć kolizji inwestycyjnych przy założeniu, że Strategia Miasta Krakowa jest dokumentem nadrzędnym.

10. Spis załączników

1. Zestawienie odpowiedzi z formularzy konsultacyjnych
2. Zestawienie proponowanych przebiegów linii tramwajowej do osiedla Kliny
3. Ankieta konsultacyjna
4. Prezentacja
5. Odpowiedź GDDKiA ws. przekroczenia A4
6. Odpowiedź Miejskiego Konserwatora Zabytków