

Ankieta: „Jaka przyszłość Alei Słowackiego” – RAPORT PODSUMOWUJĄCY

1. Metodologia i źródło danych

Raport przedstawia wyniki ankiety on-line dostępnej w dniach od 31 października do 30 listopada 2025 roku w serwisie obywatelski.krakow.pl. W badaniu wzięto udział 1599 osób.

Ankieta została podzielona na osiem tematycznych sekcji, które obejmowały:

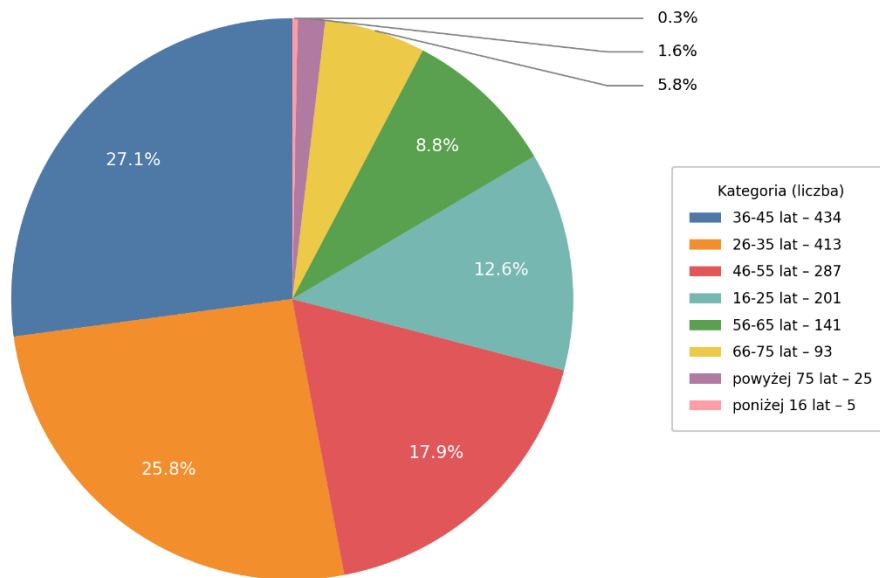
- Transport publiczny – przystanki, organizacja ruchu, potrzeby komunikacyjne.
- Bezpieczeństwo pieszych – przejścia, sygnalizacja, stan chodników.
- Zieleń i przestrzeń publiczna – ocena obecnej zieleni, potrzeby nasadzeń, infrastruktura.
- Parkowanie i organizacja ruchu – miejsca dla służb, stojaki rowerowe.
- Monitoring i kontrola – potrzeba kamer, problem nielegalnego parkowania.
- Estetyka i odnowa – wygląd elewacji, mała architektura, nawierzchnia.
- Infrastruktura dla zwierząt – potrzeby właścicieli psów.
- Pytania ogólne – wizja alei w perspektywie 20 lat, pilne potrzeby rewitalizacyjne.

Dzięki szczegółowym pytaniom – zarówno zamkniętym, jak i otwartym – mieszkańcy i mieszkańcy mogli wskazać konkretne lokalizacje wymagające interwencji, podzielić się swoimi doświadczeniami i zaproponować rozwiązania. Część pytań była fakultatywna, respondenci mogli je pominąć, niektóre pytania zaś miały charakter pogłębiający i pojawiały się do wypełnienia w zależności od wyboru w pytaniu filtrującym (np. odpowiedź „nie” w pytaniu o poczucie bezpieczeństwa prowadziła do wyświetlenia dodatkowego pytania „Z jakiego powodu nie czuje się Pan/Pani bezpiecznie?”, które nie było zadawane respondentom wybierającym „tak”).

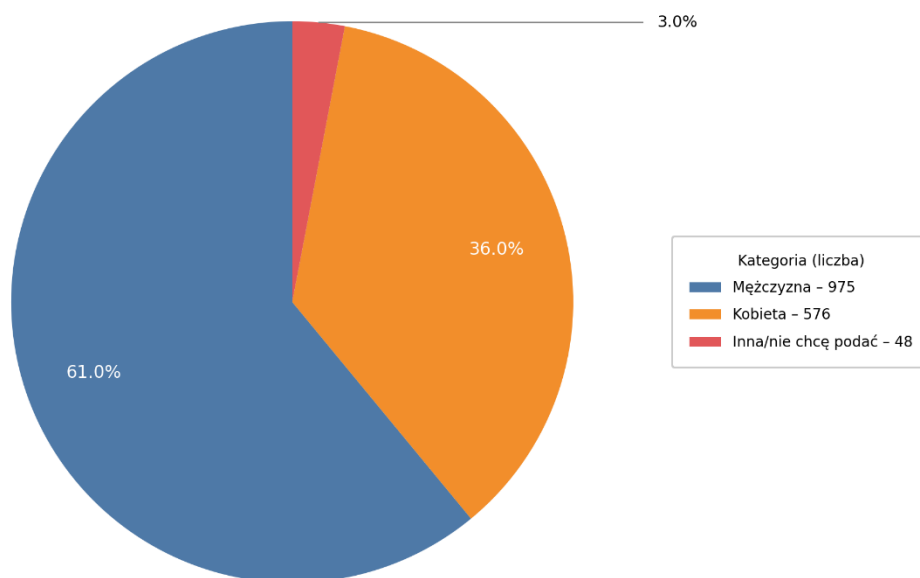
Należy zauważyć, że rozbudowana struktura ankiety mogła być dla niektórych respondentów zbyt obciążająca, w wyniku czego w pytaniach otwartych, zamiast odnosić się do meritum, zawarli uwagi krytyczne lub wyrażające. Część zaś osób, o wyraźnym, negatywnym nastawieniu do rozmowy o przyszłości Alei, wykorzystywała pytania z możliwością swobodnej wypowiedzi do przekazania swojego stanowiska. Również niektórzy ze zwolenników obecności tramwaju wpisywali ten postulat w każde możliwe miejsce. W poniższej analizie poszczególnych pytań odpowiedzi tego typu były pomijane, jako nie na temat.

2. Profil respondentów

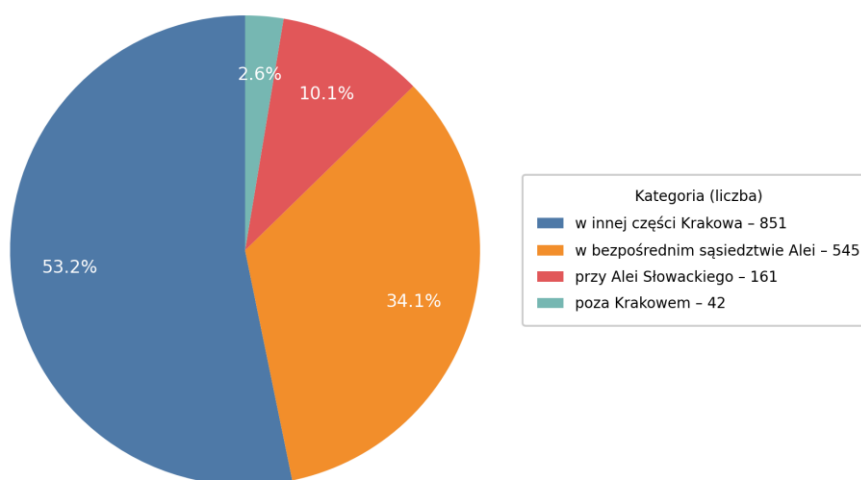
Struktura wieku respondentów



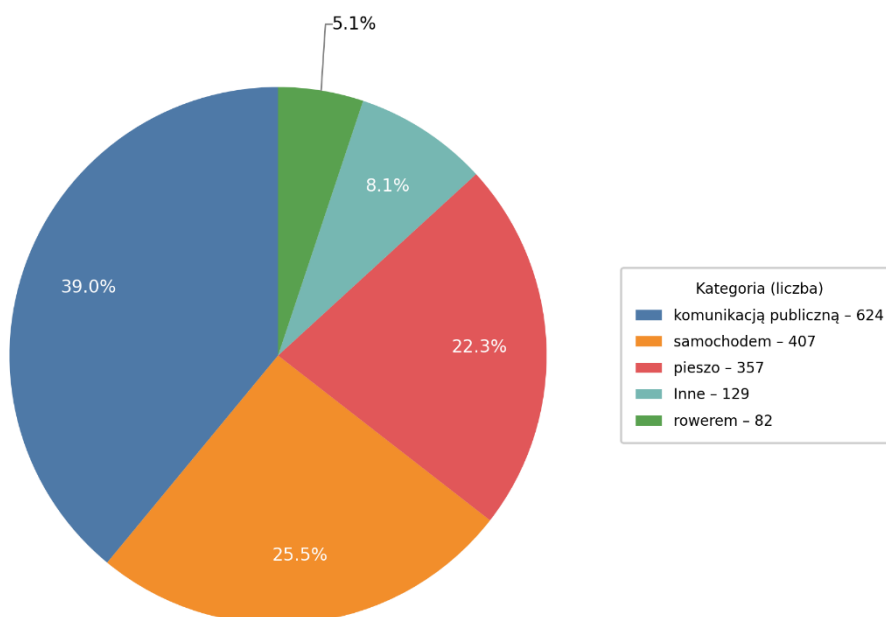
Struktura płci respondentów



Struktura zamieszkania respondentów

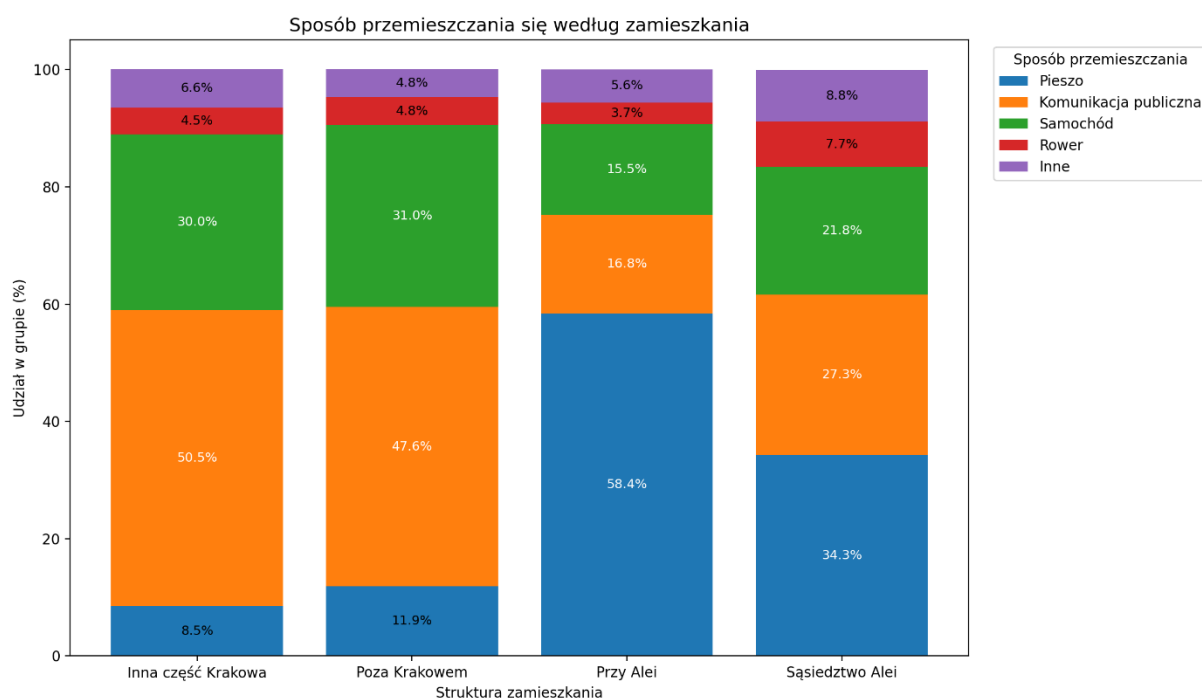


Sposób przemieszczania się respondentów



W kategorii „inne” respondenci podawali różne zestawienia sposobów przemieszczania się np.: „Poruszam się i autem i rowerem i pieszo”, „Pieszko, rowerem i komunikacją miejską”, „Wszystkim powyższym po równo”. Poniższa tabela prezentuje zliczenie każdego wymienionego sposobu. Udział procentowy w stosunku do n=129, nie sumuje się do 100.

Kategoria	Liczba wzmianek	Udział %
Samochodem (w tym motocykl/skuter)	76	58,9%
Pieszo	67	51,9%
Komunikacja publiczna (MPK/KMK/autobus/tramwaj)	39	30,2%
Rower	38	29,5%
Wszystkie (np. „wszystkie powyższe”, „mix”, „po równo”,)	21	16,3%



Osoby lokalne – mieszkające „Przy Alei” oraz w „Sąsiedztwie Alei” – znacznie częściej poruszają się pieszo, co jest naturalne przy niewielkich odległościach, podczas gdy mieszkańcy „Innej części Krakowa” oraz „Poza Krakowem” dominują w korzystaniu z komunikacji publicznej i samochodu, co wskazuje na korzystanie z transportu na dłuższych trasach – przy czym w tej grupie komunikacja publiczna wyraźnie przewyższa samochód, co podkreśla jej kluczową rolę jako podstawowego środka przemieszczania się osób dojeżdżających z dalszych części miasta i spoza Krakowa. Rower pojawia się we wszystkich grupach w umiarkowanym, lecz stabilnym udziale, nieco częściej wybieranym przez osoby zamieszkujące najbliższe okolice Alei. Kategoria „Inne”, obejmująca użytkowników łączących różne środki transportu, utrzymuje zbliżony poziom w każdej grupie.

3. Wyniki

3.1 Jakie są największe problemy związane z przystankami komunikacji zbiorowej na Alei Słowackiego? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi).

Problem	Liczba wskazań	Udział procentowy (n=1599)
Zbyt wąskie perony i zatłoczenie przystanków	801	50,1%
Brak dynamicznej informacji pasażerskiej (tablic elektronicznych)	750	46,9%
Brak wiat przystankowych chroniących przed deszczem/słońcem lub ich za małą powierzchnia	748	46,8%
Brak drzew przy przystankach	464	29,0%
Niewygodne przesiadki	298	18,6%
Nieoptymalna lokalizacja przystanków	179	11,2%
Nie mam zdania	103	8,8%
Inne	141	6,4%

W kategorii „inne” respondenci mieli możliwość wpisania własnej odpowiedzi. Spośród 141 wypowiedzi: 21 zostało skategoryzowane jako „brak problemu”, 61 jako nie odnoszące się do tematu pytania, 10 przyporządkowano do problematyki zbyt wąskich peronów i zatłoczenia przystanków, 3 do za małej powierzchni przystanków, zaś 3 do nieoptymalnej lokalizacji przystanków. Pozostałe 43 odpowiedzi w wyniku analizy zostały podzielone na następujące kategorie tematyczne:

Blokowanie buspasów oraz przystanków przez inne pojazdy uprawnione (taxi, prywatne busy) – 24 odpowiedzi

Brak zatrzymywania się na przystanku Radio Kraków autobusów linii pośpiesznych – 6 odpowiedzi

Brak infrastruktury rowerowej a przez to kolizje ruchu rowerowego z oczekującymi na przystankach – 6 odpowiedzi

Niski poziom estetyczny przystanków – 4 odpowiedzi

Brak zatok autobusowych – 2 odpowiedzi

Brak barierek U-12 między strefą przystankową a najbliższym przejściem – 1 odpowiedź

Analizując odpowiedzi osób deklarujących komunikację publiczną jako swój najczęstszy środek transportu (w porównaniu do ogółu respondentów) należy zauważyć, że różnice występują i są istotne przede wszystkim dla trzech najczęściej zgłaszanych problemów (zatłoczenie peronów, brak tablic informacji pasażerskiej, brak/niewystarczająca wielkość wiat) – użytkownicy komunikacji publicznej wskazują je wyraźnie częściej niż reszta. Jednocześnie osoby z tej grupy znacznie rzadziej wybierają „Nie mam zdania”, co potwierdza wyższe zaangażowanie. Dla pozostałych kategorii różnice są małe lub nieistotne.

3.2 Czy uważa Pan/Pani, że organizacja ruchu autobusowego na Alei Słowackiego wymaga poprawy?

Odpowiedzi	Liczba wskazań	Udział procentowy (n=1599)
Tak, poprzez poprawienie płynności przejazdu na skrzyżowaniach	530	33%
Tak, poprzez większy nadzór nad nieuprawnionym korzystaniem z buspasów przez inne pojazdy	505	32%
Nie, obecna organizacja jest wystarczająca	243	15%
Tak, poprzez zmianę lokalizacji lub organizacji przystanków	136	9%
Tak, w inny sposób (podaj jaki w kolejnym pytaniu)	121	8%
Nie wiem / nie mam zdania	64	4%

W przypadku wyboru opcji „tak, w inny sposób” ankieta wyświetlała dodatkowe pytanie „jak poprawić organizację ruchu autobusowego na Alei Słowackiego?” z możliwością swobodnej wypowiedzi.

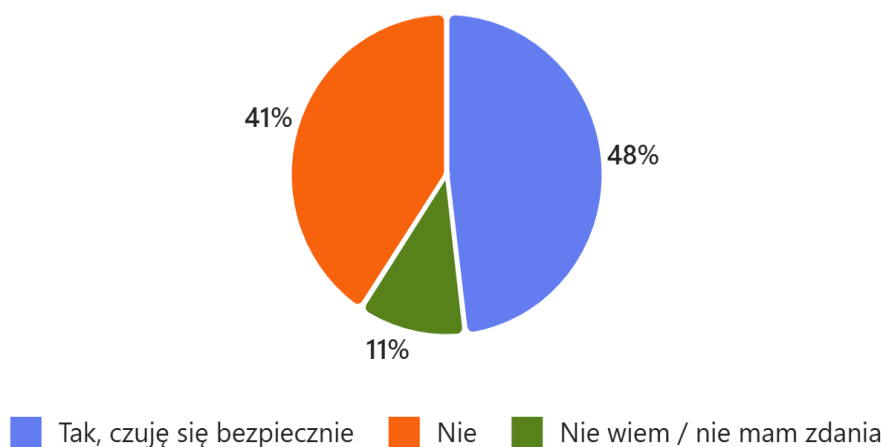
Najczęstsze wypowiedzi podkreślają, że kluczowe są usprawnienia w korytarzu autobusowym (buspas) i poprawa jego drożności, przede wszystkim poprzez ograniczenie kolizji z ruchem skręcającym i skuteczniejsze egzekwowanie zasad (wyeliminowanie nieuprawnionych wjazdów). Widoczna jest również niechęć wobec przywileju taksówek i samochodów elektrycznych do korzystania z buspasów – respondenci oceniają, że porusza się nimi zbyt dużo pojazdów, co negatywnie wpływa na komunikację miejską. Niektóre wypowiedzi problematyzują również praktyki prywatnych przewoźników, określając je wręcz jako blokowanie przystanków. Ponadto pojawia się oczekiwanie realnego priorytetu na skrzyżowaniach i korekt programów sygnalizacji, tak aby autobusy nie traciły czasu przez niekorzystne fazy. Dużo miejsca poświęcono komfortowi pasażerów na przystankach, w tym potrzebie szerszych peronów, wygrodzeń porządkujących zatrzymania, lepszej informacji pasażerskiej oraz łatwiejszym i bezpieczniejszym dojściom pieszym. Zwracano uwagę na jakość rozkładów i częstotliwości, aby uniknąć kumulowania odjazdów autobusów oraz długich przerw między kursami. Wśród odpowiedzi pojawiły się również głosy nieodnoszące się bezpośrednio do organizacji ruchu autobusowego, takie jak postulaty budowy tramwaju czy metra jak i głosy „prosamochodowe” – zwiększenia liczby pasów kosztem zieleni lub likwidacji buspasów.

3.3 Czy w okolicy Alei Słowackiego brakuje jakichś połączeń komunikacyjnych lub rozwiązań infrastrukturalnych ułatwiających ruch? Jeśli tak, jakich?

Odpowiedź na powyższe pytanie nie była wymagana, z możliwości wypowiedzenia się skorzystało 701 respondentów, przy czym 87 osób nie zapisało żadnej propozycji ograniczając się do treści w rodzaju „nie wiem”, „nie” itp.

Odpowiedzi wskazują na oczekiwanie wprowadzenia transportu szynowego - tramwaj jest najczęściej wymienianym kierunkiem rozwoju, pojawiającym się w blisko jednej czwartej wszystkich wypowiedzi. Wiele osób zwraca uwagę na wąskie gardła komunikacyjne, szczególnie w rejonie Nowego Kleparza oraz ulic Prądnickiej, Mazowieckiej i Wrocławskiej, które często są kojarzone z problemami dotyczącymi skrętów, blokowania buspasów i niewygodnych przesiadek. Istotnym wątkiem jest priorytet dla pieszych i poprawa dostępności - w odpowiedziach powtarzają się uwagi o zbyt krótkich zielonych światłach, wąskich chodnikach, a także sygnały dotyczące utrudnień dla osób z niepełnosprawnościami, takich jak wysokie krawężniki. Respondenci podkreślają również brak ciągłości i bezpieczeństwa tras rowerowych wzdłuż całych Alej, co utrudnia poruszanie się rowerzystom. Kolejnym problemem jest sygnalizacja świetlna - brak „zielonej fali” oraz zbyt krótkie światła dla pieszych. Z drugiej strony pojawiały się postulaty zwiększenia przepustowości ruchu samochodowego poprzez dobudowę kolejnych pasów jezdni. Osobną grupę wypowiedzi stanowią propozycje konkretnych połączeń bezpośrednich między różnymi punktami miasta np. Radio Kraków - Krowodrza Górka, Dworzec Główny - Biprostal/Cichy Kącik, Nowy Kleparz - Czerwone Maki.

3.4 Czy czuje się Pan/Pani bezpiecznie poruszając się jako pieszy po Alei Słowackiego?



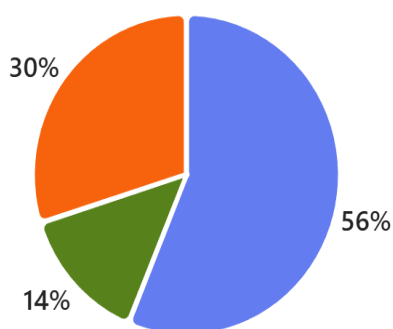
Należy zauważyć, iż ogólny wynik poczucia bezpieczeństwa zawiązają osoby, które jako podstawowy sposób przemieszczania się wskazywały samochód, w tej grupie odpowiedź pozytywną „tak, czuję się bezpiecznie” wybrało ponad 60% respondentów. W grupach pieszych, rowerzystów i użytkowników komunikacji miejskiej odsetek osób czujących się bezpiecznie wynosi odpowiednio: 40, 27, 45 procent.

Z jakiego powodu nie czuje się Pan/Pani bezpiecznie? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi). N=653 - o odpowiedź na to pytanie nie proszono osób, które wskazały, że czują się bezpiecznie.

Nadmierna prędkość pojazdów	440	67%
Ruch rowerów/hulajnóg po chodnikach	359	55%
Ignorowanie czerwonego światła przez kierujących	196	30%
Nieprawidłowe parkowanie lub jazdę po chodnikach (dotyczy samochodów)	190	29%
Inne	186	28%

Poczucie braku bezpieczeństwa w rejonie Alei wynika głównie z nadmiernej prędkości pojazdów oraz ruchu rowerowego i hulajnogowego na chodnikach. Podobną liczbę wskazań zebrały ignorowanie czerwonego światła przez kierujących oraz nieprawidłowe parkowanie. W kategorii „inne” zidentyfikowano jako problemy: wąskie chodniki bez separacji od jezdni/ruchu rowerowego, krótki czas zielonego światła utrudniający przejście na jednym cyklu, a także hałas i zanieczyszczenie powietrza, które obniżają komfort przebywania w przestrzeni publicznej.

3.5. Czy uważa Pan/Pani, że przejścia dla pieszych na Alei Słowackiego są bezpieczne?



■ Tak, są bezpieczne
 ■ Nie, wymagają poprawy bezpieczeństwa
 ■ Nie wiem / nie mam zdania

Z możliwości wskazania przejść dla pieszych wymagających poprawy bezpieczeństwa skorzystało 384 respondentów. Zdecydowanie najwięcej wskazań odnosiło się do rejonu Nowy Kleparz – ul. Długa, następnie do skrzyżowań z ul. Łobzowską i z ul. Mazowiecką. Około co dziesiąty respondent zwracał uwagę na zbyt krótką fazę zieloną dla pieszych bez wskazywania konkretnej lokalizacji lub podawał ogólną odpowiedź wskazującą na wszystkie przejścia dla pieszych w rejonie Alei.

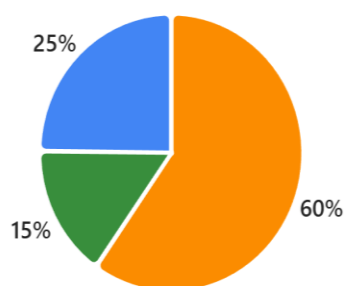
3.6. Jakie działania mogłyby poprawić bezpieczeństwo na Alejach Słowackiego? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi)

Wprowadzenie fotoradarów wyłapujących przejazd na czerwonym świetle	656	41%
---	-----	-----

Wprowadzenie fotoradarów mierzących prędkość	612	38%
Inne	509	32%
Nie wiem / nie mam zdania	291	18%
Zmniejszenie dopuszczalnej prędkości (obecnie 50 km/h)	275	17%
Montaż progów zwalniających	173	11%

Pytanie obowiązkowe. Wśród odpowiedzi „inne” ponad 70 osób zawierało treści wskazujące na brak potrzeby podejmowania działań poprawiających bezpieczeństwo.

3.7 Czy synchronizacja sygnalizacji świetlnej na Alejach Słowackiego umożliwi bezpieczne przejście przez jezdnię w jednym cyklu światła?



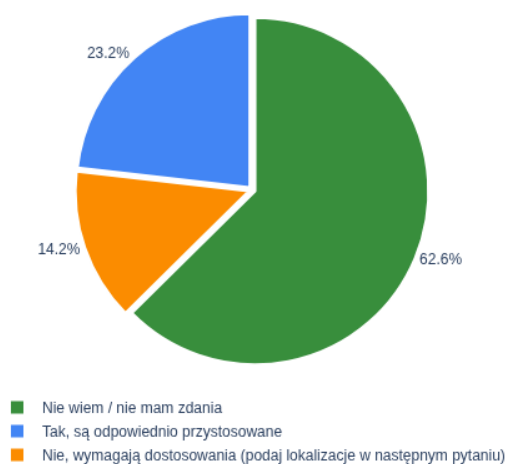
■ Nie, trzeba czekać na kolejną zmianę sygnalizacji
 ■ Tak, synchronizacja jest wystarczająca
 ■ Nie wiem / nie mam zdania

W kolejnym pytaniu istniała możliwość wskazania lokalizacji, w których przejście w jednym cyklu jest niemożliwe. Zdecydowanie najwięcej wskazań zdobył plac Inwalidów (sumując z odpowiedziami wskazującymi na nazwy ulic Karmelickiej i Królewskiej) – 381, następną w kolejności ul. Łobzowska – 115, trzecia, z wynikiem 90 osób, jest ul. Śląska.

3.8 Czy w okolicy Alei Słowackiego występują lokalizacje, w których brakuje przejść dla pieszych? Jeśli tak, proszę wskazać gdzie

Pytanie nieobowiązkowe – większość respondentów nie podała żadnej lokalizacji. Najczęstsze wskazania dotyczyły ul. Lenartowicza (ok. 50) oraz brakujących połączeń między chodnikami w pasie zieleni (ok. 30).

3.9 Czy przejścia dla pieszych lub chodniki na Alejach Słowackiego są dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?



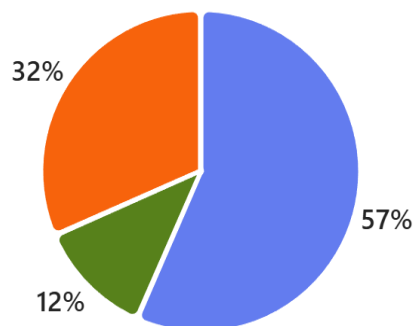
Z możliwości odpowiedzi na kolejne pytanie „Które przejścia dla pieszych lub chodniki na Alejach Słowackiego wymagają dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?” skorzystało 146 osób, przy czym łączna liczba konkretnych lokalizacji nie przekroczyła 75, gdyż część respondentów zawarła w swych wypowiedziach uwagi o naturze ogólnej, lub ograniczyła się do odpowiedzi o treści „wszystkie/każdy”. Najczęściej wskazywany był rejon Nowy Kleparz – Długa oraz plac Inwalidów.

3.10 Jak ocenia Pan/Pani stan chodników na Alejach Słowackiego?



W kolejnym, nieobowiązkowym pytaniu „Które odcinki chodników na Alejach Słowackiego wymagają Pana/Pani zdaniem pilnej naprawy?,” udzielono 367 odpowiedzi, z których 192 zawierało konkretne lokalizacje, a 64 wskazywało na całość Alei. Najczęstsze wzmianki dotyczyły rejonu ul. Lenartowicza, pl. Inwalidów i Nowego Kleparza.

3.11 Czy korzysta Pan/Pani z pasa zieleni rozdzielającej jezdnie Al. Słowackiego?



■ Nie, nigdy tamtędy nie chodzę
 ■ Tak, czasami
 ■ Tak, często tamtędy chodzę

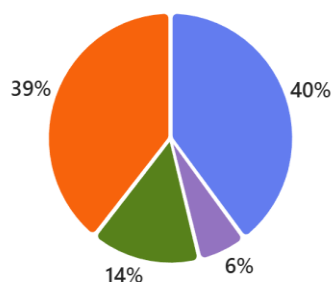
Respondenci, którzy wskazali, że nie korzystają z pasa zieleni zostali poproszeni o doprecyzowanie, dlaczego tego nie robią. Odpowiedzi udzieliło 708 osób. W ich opinii przestrzeń wzdłuż Alei jest trudna do wykorzystania, ponieważ dostęp do niej jest ograniczony. Dodatkowo otoczenie jest głośnie i pełne spalin, co sprawia, że nawet obecna zieleń nie daje poczucia komfortu. Wiele osób zwraca uwagę na brak ciągłości chodników i brak elementów, które zachęcałyby do zatrzymania się, takich jak ławki lub mała architektura. Pojawiają się też opinie, że przestrzeń jest nieprzyjazna przez brak wyraźnego oddzielenia od jezdni szpalerami drzew czy krzewów, co potęguje hałas i poczucie zagrożenia. W efekcie pas zieleni jest postrzegany jako mało funkcjonalny i nieatrakcyjny dla pieszych.

3.12 Jak ocenia Pan/Pani ilość i różnorodność zieleni na Alei Słowackiego?

Należy wprowadzić zieleń na chodniki np. w postaci pasów oddzielających je od jezdni, drzew, pnączy	561	35%
Obecna ilość zieleni jest wystarczająca	500	31%
Należy wprowadzić więcej drzew i krzewów w pasie rozdzielającym jezdnie	359	22%
Inne	95	6%
Nie wiem / nie mam zdania	84	5%

Wśród odpowiedzi „inne” przeważały wypowiedzi, które w bardziej szczegółowy sposób opowiadały się za zwiększeniem ilości zieleni. Z drugiej strony, 19 osób wskazywało na konieczność redukcji pasa zieleni na rzecz funkcji transportowej.

3.13 Czy obecnie nasadzone rośliny (np. hortensje) są odpowiednie do warunków miejskich na Alejach?



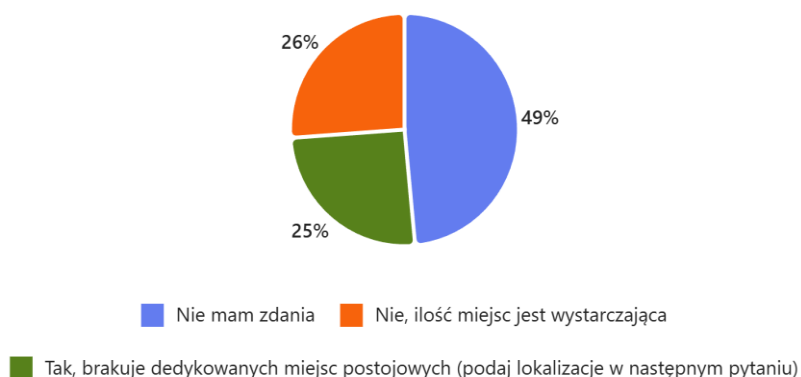
■ Tak, obecne nasadzenia są odpowiednie
 ■ Nie mam zdania
 ■ Nie, należy wymienić je na bardziej odporne gatunki
 ■ Inne

W kategorii „inne” pojawiają się sugestie dotyczące zwiększenia różnorodności i dodania roślin odpornych na miejskie warunki, takich jak gatunki zimozielone czy pochłaniające zanieczyszczenia. Wiele osób podkreśla konieczność konsultacji z ekspertami, wskazując, że decyzje o doborze roślin powinny być podejmowane przez specjalistów, a nie mieszkańców. Pojawiają się również głosy krytyczne wobec obecnych nasadzeń, dotyczące ich estetyki oraz problemów z utrzymaniem. Część odpowiedzi kwestionuje sens sadzenia roślin w tak intensywnie eksploatowanej przestrzeni komunikacyjnej.

3.14 Czy w okolicy Alei Słowackiego brakuje jakichś elementów infrastruktury miejskiej (np. ławki, kosze na śmieci)? Proszę wskazać miejsce gdzie brakuje tych elementów.

Pytanie nieobowiązkowe, odpowiedzi udzieliły 574 osoby. Analiza odpowiedzi pokazuje, że najczęściej wskazywanym brakiem w przestrzeni Alei Słowackiego są kosze na śmieci – pojawiły się w ponad 200 odpowiedziach, zarówno w kontekście chodników, pasa zieleni, jak i przystanków. Kolejnym bardzo częstym postulatem jest zwiększenie liczby ławek, które wymieniono w około 150 odpowiedziach, szczególnie w rejonie przystanków i na odcinkach pasa zieleni, choć część osób podkreśla, że obecny hałas i ruch samochodowy ograniczają sens ich montażu. Wiaty przystankowe pojawiły się w kilkunastu odpowiedziach, co wskazuje na potrzebę poprawy komfortu pasażerów w czasie opadów i przy dużym natężeniu ruchu. Infrastruktura rowerowa była wspomniana w ponad 50 odpowiedziach, głównie w kontekście braku ścieżek rowerowych i bezpiecznych przejazdów przez aleję. Toalety publiczne pojawiły się w kilku odpowiedziach, podobnie jak postulaty dotyczące oświetlenia przejść dla pieszych i pasa zieleni oraz barierek oddzielających chodniki od jezdni, które wskazano w kilkunastu komentarzach. Znaczna część odpowiedzi – ponad 100 – wykracza poza temat małej infrastruktury, postulując kompleksową przebudowę Alei w celu poprawy warunków dla pieszych i rowerzystów oraz ograniczenia ruchu samochodowego. Jednocześnie w około 80 odpowiedziach pojawiły się głosy, że w obecnym układzie przestrzennym dodatkowe elementy są zbędne lub niepraktyczne, co pokazuje silne zróżnicowanie opinii i wskazuje na potrzebę szerszej dyskusji o funkcji tej arterii w mieście.

3.15 Czy w okolicy Alei Słowackiego brakuje miejsc parkingowych dla samochodów dostawczych i służb komunalnych?



Osoby, które zaznaczyły brak dedykowanych miejsc postojowych zostały poproszone o wskazanie lokalizacji, z możliwości tej skorzystało 273 respondentów. Większość wypowiedzi wskazywało na ogólny brak miejsc na całej długości Alei, bez konkretnych przykładów. Wśród lokalizacji szczegółowych najczęściej wymieniano Nowy Kleparz i Plac Inwalidów – po 8 odpowiedzi każda, a niewiele rzadziej padały odniesienia do okolic Radia Kraków oraz ulic Łobzowskiej, Krowoderskiej i Mazowieckiej – po 7 odpowiedzi.

3.16 Jak ocenia Pan/Pani rozmieszczenie stojaków rowerowych na Alei Słowackiego?

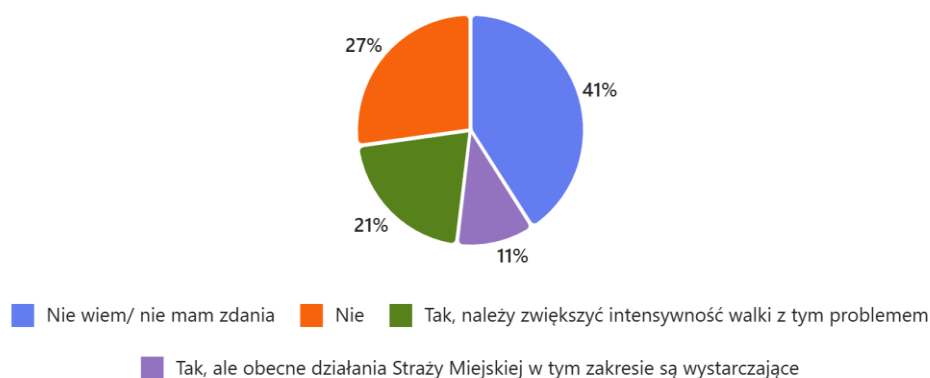


W kategorii „inne” pojawiły się bardzo spolaryzowane głosy od podważania samej idei montażu stojaków jako zbędnych i ograniczających przestrzeń do postulatów zwiększenia ich liczby. Niektórzy respondenci zwracali uwagę, że bardziej palącym problemem jest brak systemowego rozwiązania trudności, z jakimi wiąże się korzystanie z rowerów na Alei. Analiza odpowiedzi osób, które jako podstawowy środek transportu wskazały rower wykazuje, że w tej grupie ocena, że stojaki są dobrze zlokalizowane zajmuje pierwsze miejsce (27%) z niewielką przewagą nad zdaniem przeciwnym (20%).

3.17 Czy w okolicy Alei Słowackiego należy zamontować monitoring wizyjny?



3.18 Czy na Alei występuje problem nielegalnego parkowania?

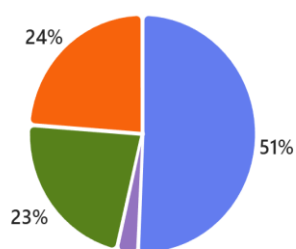


3.19 Jak ocenia Pan/Pani estetykę Alei Słowackiego i najbliższej okolicy? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi)

Poprawy wymaga estetyka elewacji budynków	1126	70%
Poprawy wymaga estetyka elementów małej architektury (latarnie, barierki, kosze na śmieci, ławki etc.)	738	46%
Poprawy wymaga estetyka nawierzchni	560	35%
Estetyka jest zadowalająca	228	14%
Inne	149	9%

W kolejnym, nieobowiązkowym pytaniu respondenci mogli wskazać, które miejsca na Alei Słowackiego wymagają ich zdaniem pilnej odnowy. Obok nieprecyzyjnych odpowiedzi w rodzaju „całość”, „kamienice”, „chodniki” pojawiały się również konkretne wskazania takie jak „Elewacje budynków komunalnych będących w zasobach miasta np 44,46” czy „Plac Inwalidów- coraz więcej chaotycznych kiosków”.

3.20 Czy w okolicy Alei Słowackiego brakuje infrastruktury dla właścicieli psów?



■ Nie wiem/nie mam zdania ■ Nie, infrastruktura jest wystarczająca ■ Tak, brakuje wybiegów dla psów ■ Inne

3.21 Jakie działania w ramach rewitalizacji Alei Słowackiego uważa Pan/Pani za najbardziej pilne?

Pytanie nieobowiązkowe, liczba odpowiedzi wynosi 733. Poniżej przedstawiono najczęściej powtarzające się postulaty zgłaszane przez respondentów. Każdy punkt zawiera przykładowe cytaty ilustrujące dane zagadnienie.

1. Poprawa infrastruktury pieszej i rowerowej (235 odpowiedzi)

- Poszerzenie chodników.
- Stworzenie ścieżki rowerowej wzdłuż Alei Słowackiego, naprawa chodników.
- Oddzielenie chodników od pasów jezdnych – np. poprzez likwidację pasu autobusowego.

2. Więcej zieleni i rewitalizacja pasa zieleni (145 odpowiedzi)

- Więcej zieleni, zakaz rowerów i hulajnóg na chodnikach.
- Rewitalizacja pasa zieleni, nadanie mu charakteru parkowego.
- Zwiększenie ilości zieleni, jakieś sensowne nasadzenia kwietne.

3. Ograniczenie ruchu samochodowego i uspokojenie ruchu (130 odpowiedzi)

- Uspokojenie ruchu samochodowego, budowa wydzielonej infrastruktury rowerowej.
- Zwężenie wszystkich alei dla ruchu samochodowego.
- Ograniczenie ruchu samochodowego, zmiana charakteru ulicy z bieda autostrady na ulicę miejską.

4. Remonty i poprawa estetyki zabudowy (69 odpowiedzi)

- Odnowienie zniszczonych lub brudnych elewacji kamienic.
- Remont elewacji budynków i chodników wzdłuż arterii.
- Czyszczenie elewacji kamienic przy Alejach.

5. Ułatwienia lub promowanie ruchu samochodowego (59 odpowiedzi)

- Zwiększenie przepustowości samochodów.
- Dodanie pasa ruchu na całej długości oraz synchronizacja sygnalizacji świetlnej.
- Likwidacja buspasów celem upłynnienia ruchu samochodów.

6. Budowa linii tramwajowej (47 odpowiedzi)

- Tramwaj przez całe aleje, przynajmniej do Jubilat.
- Budowa tramwaju środkiem alei.
- Wyprowadzenie większości ruchu samochodowego i zastąpienie go tramwajem.

7. Poprawa bezpieczeństwa pieszych (31 odpowiedzi)

- Wprowadzenie bezkolizyjnych przejść dla pieszych (podziemne/kładki).
- Dłuższe i bezpieczniejsze światła dla pieszych na Inwalidów.
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych, szczególnie starszych osób.

8. Lewoskręt w Mazowiecką (18 odpowiedzi)

- Na teraz to budowa lewoskrętu z al. Słowackiego w ul. Mazowiecką.
- Budowa lewoskrętu w Mazowiecką z której chcecie zrezygnować bez wyraźnego powodu.
- Dodanie lewoskrętu w ul. Mazowiecka.

3.22 Jak widzi Pan/Pani przyszłość Alei Słowackiego w perspektywie kolejnych 20 lat? (inne uwagi lub sugestie dotyczące rewitalizacji Alei Słowackiego, które nie zostały uwzględnione w powyższych pytaniach)

Pytanie nieobowiązkowe, liczba odpowiedzi wynosi 856. Poniżej przedstawiono najczęściej powtarzające się wątki. Należy zauważyć, mimo wyraźnego rozróżniania, w poprzednim pytaniu o sprawy najbardziej pilne, zaś w tym w perspektywie 20 lat, wielu respondentów zawarła w swoich odpowiedziach bardzo podobne treści. Każdy punkt zawiera przykładowe cytaty ilustrujące.

1. Zmiany w kierunku uspokojenia ruchu i priorytetu pieszego

Postulaty przekształcenia Alei w kierunku bulwaru/plant poprzez ograniczenia ruchu samochodowego, zwiększenia przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, dodania zieleni. Do tej kategorii zaliczono 394 odpowiedzi, które wprost odnosiły się likwidacji pasów jezdni, zwężania ich, redukcji ruchu pojazdów. Należy jednak zauważyć, że część respondentów w swoich wypowiedziach zaznaczało, że ten kierunek przekształcenia jest uwarunkowany otwarciem III Obwodnicy, pojawiały się również wizje, w których uspokojenie ruchu odbywa się na powierzchni, zaś ruch samochodowy zostaje sprowadzony do tunelu pod Alejami. W kilkudziesięciu odpowiedziach jako wzór dla kierunku zmian podawana była ulica Dietla.

- zmniejszenie ilości pasów dla samochodów
- Przyszłość widzę taką że po wybudowaniu trasy Zwierzynieckiej (mam nadzieję że to zostanie zrealizowane, wraz z transportem publicznym) Aleje zostaną zwężone. Wyobrażam je sobie tak: [Chodnik | Droga dla rowerów | Buspas ↓ | Buspas ↑ | Zielony median z ciągłą ścieżką | Pas samochodowy ↓ | Pas samochodowy z różnymi kierunkami | Pas samochodowy ↑ | Chodnik.
- Tylko dla pieszych, szeroki park, planty, jak jakiś ruch to wyłącznie zeroemisyjny. Miejsce spotkań, rekreacji, zabaw, dla ludzi, tak jakby wyjechało się za miasto np do ojcowa, ale to już za drzwiami mieszkania
- Jedynym ratunkiem dla alei jest ich znaczące odciążenie poprzez rozwój trzeciej obwodnicy miasta (trasa zwierzyniecka) lub inne alternatywne dla alei połączenie drogowe. Późniejsze przekształcenie poprzez zwiększenie ilości zieleni, zwężenie dróg, bardziej radykalnie całkowita likwidacji, utworzenie parku linearnego, ewentualnie tunel pod spodem
- bardzo ograniczony ruch samochodowy, na powierzchni deptak i tramwaje. wykorzystanie tuneli. dużo zieleni. fasady budynków w jednolitej palecie barw

- W dniu oddania do użytku tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej, jedna jezdnia Alej powinna zostać zamknięta dla samochodów, w dalszej perspektywie należy położyć nacisk na transport publiczny (pas tramwajowo-autobusowy), rowery (wygodna DDR na całej długości Alej) i pieszych
- Podobnie jak ul. Dietla - uspokojenie ruchu samochodowego, budowa infrastruktury rowerowej, parkowanie na jezdni

Mniej liczne wypowiedzi o zbliżonym charakterze, ale nie poruszające wprost wątku zmniejszenia ruchu samochodowego odnosiły się do zwiększenia zazielenienia (33 odpowiedzi), wprowadzenia ułatwień dla ruchu rowerowego (14 odpowiedzi) oraz odwrócenia układu Alei, tak aby zamienić środkowy pas zieleni w przestrzeń dla ruchu oraz utworzyć ciągi zieleni izolacyjnej, zewnętrznej (10 odpowiedzi).

2. Zmiany zwiększające przepustowość ruchu samochodowego

Propozycje dodania pasów, inwestycji w rozwiązania bezkolizyjne, likwidacji buspasów. Do tej kategorii zaliczono 110 odpowiedzi. Wśród rozwiązań szczegółowych pojawiają się postulaty likwidacji „wąskich gardeł”, zwłaszcza na skrzyżowaniach (m.in. Nowy Kleparz, ul. Prądnicka, ul. Mazowiecka, Długa), poprzez przebudowy, ronda, estakady lub dodatkowe lewo- i prawoskręty.

- Utrzymanie pełnej dostępności dla ruchu kołowego, bezkolizyjne przejścia dla pieszych, wielopoziomowe parkingi podziemne, linia tramwajowa na rozdzielającym pasie zieleni
- Potrzebne poszerzenie Alei i zwiększenie przepustowości
- Estakady w okolicy Kleparza, Królewskiej, Czarnowiejskiej – ruch bez skrzyżowań ze światłami na kilku poziomach.
- Można zlikwidować środkowy pas zieleni, bo jeszcze nie widziałem żeby ktoś z niego korzystał, można kosztem pasa zieleni wprowadzić 4 pas dla ruchu samochodowego.
- Uważam że przydałby się elementy infrastruktury podziemnej- przejścia dla pieszych pod jezdnią.

3. Wprowadzenie tramwaju lub metra

Odpowiedzi wskazujące na potrzebę budowy linii tramwajowej lub metra wzdłuż Alei. Tramwaj pojawił się w 209 wypowiedziach, zaś metro w 43. Dla części respondentów temat komunikacji szynowej był jedynym poruszonym wątkiem, część zaś umieszczała go w szerszych wypowiedziach – dlatego też możliwe było podwójne zakwalifikowanie odpowiedzi jako „uspokojenie; tramwaj” lub „przepustowość; tramwaj”. Większość osób formułowała postulat budowy tramwaju w ogólny sposób, bardziej rozbudowane wypowiedzi prezentowały różnorodny zakres inwestycji od wskazań krótkiego odcinka Nowy Kleparz – Plac Inwalidów, poprzez Nowy Kleparz – Jubilat, aż do ciągu sięgającego ulicy Wielickiej. Umieszczenie torów w przekroju ulicy również było niejednolite (w obecnym pasie zieleni vs zamiast jezdni). Należy też zwrócić uwagę na niezbyt liczne (10 odpowiedzi) głosy zawierające sprzeciw wobec idei wprowadzania tramwaju na Aleje.

- wyprowadzić ruch samochodowy pod ziemię a na górze zielony trakt pieszo-rowerowy z tramwajem

- Zamknąć jeden pas ruchu i zrobić tam tramwaj, nic nie wycinać, zmniejszyć ruch samochodowy
- Wyprowadzenie większości ruchu samochodowego i zastąpienie go tramwajem, szersze chodniki, więcej zieleni, rewitalizacje kamienic
- Tramwaj przez całe aleje, przynajmniej do Jubilat
- Powinna środkiem biegnąc linią tramwajową lub pod nimi metro
- Zbudować obwodnice tramwajową wzdłuż Alei Słowackiego i Mickiewicza od Nowego Kleparza co najmniej do Muzeum Narodowego. Tramwaj powinien iść środkowym pasem zieleni (tak jak na ul. Dietla). Absolutnie nie należy zwężać alei w celu budowy tramwaju.

4. Utrzymanie stanu obecnego

Postulaty utrzymania obecnego stanu Alei lub sprzeciwu wobec wprowadzania istotniejszych zmian pojawiły się w 79 odpowiedziach.

- Bez zmian
- Pozostawić tak jak jest.
Nie robić tam skansenu
- Funkcja komunikacyjna powinna zostać utrzymana bez zmian
- Przede wszystkim nie powinno być żadnych zwężeń a przepustowość powinna być utrzymana - to wciąż najważniejsza arteria komunikacyjna Krakowa. Aleje Trzech Wieszczów nie mają żadnej alternatywnej drogi mogącej obsłużyć ruch który by z nich uciekł w momencie ich zwężenia, więc zwężać ich wręcz nie wolno.