

**Uchwała Nr XXXII / 336 / 2021
Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony
z dnia 31 sierpnia 2021 roku**

w sprawie: wniosków do projektu linii tramwajowej Meissnera – Mistrzejowice.

Na podstawie § 3 pkt. 3 lit. g uchwały nr XCIX/1497/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r., w sprawie organizacji i zakresu działania Dzielnicy III Prądnik Czerwony w Krakowie (tj. Dz. U. Woj. Mał. z 2019 r. poz. 5465 ze zm.) Rada Dzielnicy III Prądnik Czerwony uchwala, co następuje:

§1

W związku z ogłoszeniem przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa drugiego etapu konsultacji społecznych dotyczących „Budowy linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego” wnioskuję się do Prezydenta Miasta Krakowa oraz Zarządu Dróg Miasta Krakowa o uwzględnienie w projekcie postulatów mieszkańców:

- ograniczenie zakresu przebudowy ulic Meissnera – Młyńska jedynie do fragmentów kolidujących z linią tramwajową, tj. ich przebudowę zgodnie z zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU, jedynie: „w celu dostosowania do poprowadzenia linii tramwajowej”),
- poprowadzenie torowiska tramwajowego w tunelu również pod rondem Młyńskim,
- zmniejszenie ilości planowanych do budowy ekranów akustycznych w ciągu ulic Meissnera – Młyńska oraz zachowanie jak największej ilości istniejącej zieleni na tym ciągu,
- poprowadzenie wszelkich instalacji pod chodnikami oraz drogami rowerowymi, tak aby wzdłuż drogi była możliwość nasadzenia zieleni wysokiej,
- pozostawienie ronda Barei w obecnym kształcie,
- przygotowanie rozjazdu tramwajowego w kierunku ul. Strzelców,
- utrzymanie nieprzejezdności łącznika pomiędzy ulicą Krzesławicką a Brzechwy,
- niewprowadzanie zmian powodujących otwarcie ruchu ulicą Aliny, a jedynie pozostawienie jej jako drogi wewnętrznej dla mieszkańców tej ulicy, a co za tym idzie niewpuszczanie dodatkowego ruchu z obecnych i planowanych przyszłych inwestycji na działkach przy ulicy Krzesławickiej oznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Prądnik Czerwony Wschód” jako MW.-21, MW.-22 na ulicę Krzesławicką i dalej na ulicę Aliny, Brzechwy, Kwartową oraz działki nr 255 na ulicę Brzechwy
- utworzenie ciągów pieszego i rowerowego zamiast ścieżki rowerowej oraz chodników na ulicy Krzesławickiej,
- wprowadzenie sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniu ulic Bohomolca z Książna,

- oświetlenie ulicy Marchołta na odcinku od skrzyżowania z ulicą Bohomolca do bloku Marchołta 32
- przeniesienie lokalizacji przystanku „Krzesławicka” na wschodnią stronę ulicy Bohomolca
- wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Kwartowej i Dobrego Pasterza
- uwzględnienie w projekcie ul. Kwartowej modernizację i poszerzenie chodnika przy tej ulicy oraz wybudowanie chodnika na ul. Brzechwy przy skrzyżowaniu z ulicą Kwartową wraz z przejściem dla pieszych
- uwzględnienie w projekcie łatwego dojścia oraz dojazdu rowerowego od ronda Barei i ulicy Dobrego Pasterza do kompleksu biurowego przy ulicy Lublańskiej (Quattro Business Park).

§2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady i Zarządu Dzielnicy III
Prądnik Czerwony
Piotr Moskała

UZASADNIENIE:

Uchwałę podejmuje się zgodnie z kompetencjami statutowymi Dzielnicy III Prądnik Czerwony w odpowiedzi na bardzo liczne wnioski mieszkańców oraz w związku z ogłoszeniem drugiego etapu konsultacji społecznych dotyczących “Budowy linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego”

- Ograniczenie zakresu przebudowy przedmiotowych ulic (Meissnera – Młyńska) jedynie do fragmentów kolidujących z linią tramwajową, tj. ich przebudowę zgodnie z zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU, jedynie: „w celu dostosowania do poprowadzenia linii tramwajowej”. W szczególności zgłaszamy konieczność rezygnacji z przebudowy ww. ulic w zakresie niekolidującym z planowaną linią tramwajową (np. wschodnia strona ul. Meissnera, zachodnia strona ulicy Młyńskiej itd.), a jeśli zachodzi taka konieczność z racji kolizji np. z instalacjami podziemnymi – przeprowadzenie jedynie punktowej przebudowy. Zaprezentowany w ramach dotychczas przedstawianej koncepcji zakres przebudowy przedmiotowego ciągu ulic jest sprzeczny z zapisami PFU stanowiącego część dokumentacji przetargowej w procedurze dialogu konkurencyjnego, w ramach której został wybrany Partner Prywatny oraz znacząco wykracza poza zakres rzeczowy oraz zapisy dokumentacji projektowej. Zgodnie z zapisami PFU będącego częścią dokumentacji przetargowej, przebudowa ciągu ulic Meissnera – Młyńska powinna mieć na celu jedynie „dostosowanie do prowadzenia pomiędzy jezdniami torowiska tramwajowego”. Przedstawiony dotychczas projekt zakłada natomiast przebudowę całości ww. ulicy (Meissnera) – również w zakresie, który nie jest niezbędny do prowadzenia pomiędzy jej jezdniami nowego torowiska, w tym m.in. przebudowę przebudowanych niedawno ciągów pieszych i rowerowych po stronie wschodniej, czy przebudowę wyremontowanej niedawno jezdni – w zakresie, w którym infrastruktura ta nie koliduje z planowaną do budowy linią tramwajową. Proponowany zakres przebudowy jest niezgodny z zakresem inwestycji opisanym w PFU oraz nie służy celowi, jaki został określony w ww. dokumencie w zakresie przebudowy przedmiotowej ulicy.

- Poprowadzenie torowiska tramwajowego w tunelu również pod rondem Młyńskim - wnosimy o wprowadzenie zmian w dokumentacji projektowej (tzw. „polecenie zmiany”) poprzez zaplanowanie tunelu tramwajowego

również po rondem Młyńskim. Za zmianą taką przemawia szereg argumentów związanych zarówno z ingerencją w dotychczas istniejącą infrastrukturę, jak również z nadrzędnym celem, jaki stawiany jest procedowanej inwestycji, tj. promocji transportu zbiorowego.

Poprowadzenie linii tramwajowej w tunelu pod rondem Młyńskim pozwoli w szczególności na:

- zapewnienie pełnego priorytetu dla komunikacji zbiorowej, dzięki bezkolizyjnemu poprowadzeniu linii tramwajowej;
- umożliwienie stworzenia odnogi w tunelu tramwajowym dla planowanej w przyszłości linii premetra „odbijającej” w kierunku ul. Pilotów;

zmniejszenie zakresu przebudowy ronda Młyńskiego (wnosimy o pozostawienie obecnej geometrii przedmiotowego skrzyżowania)

- Zmniejszenie ilości planowanych do budowy ekranów akustycznych w ciągu ulic Meissnera – Młyńska oraz zachowanie jak największej ilości istniejącej zieleni na tym ciągu - Z racji troski o układ urbanistyczny Dzielnicy oraz zachowanie jak największej ilości zieleni, wnosimy o ponowne przeanalizowanie oddziaływania inwestycji na środowisko (zgodnie z zapisami Decyzji Środowiskowej), a podczas przygotowywania ponownego raportu środowiskowego uwzględnienie w nim również alternatywnych metod ochrony otoczenia przed hałasem. Jak wynika z analizy Raportu oddziaływania na środowisko będącego podstawą wydania obecnej decyzji środowiskowej, przekroczenia norm hałasu na ciągu ulic Meissnera – Młyńska dla wielu obszarów mają miejsce jedynie w godzinach nocnych (od godz. 22 – do godz. 6), dotyczą przekroczenia normy na poziomie 56 db, a ich źródłem jest ruch samochodowy,

W związku z powyższym wnosimy o przeanalizowanie możliwości ograniczenia ilości planowanych do budowy ekranów akustycznych oraz ograniczenia planowanej wycinki zieleni poprzez:

- przeanalizowanie możliwości rezygnacji z części zakresu inwestycji, o czym mowa powyżej i przeanalizowaniu wpływu tak dostosowanego do zapisów PFU projektu na wymogi dot. norm hałasu;
- wprowadzeniu ograniczenia prędkości samochodów w godzinach nocnych (od godz. 22 do godz. 6), gdy normy hałasu są znacząco niższe, wraz z montażem odpowiednich urządzeń brd – o czym jako o możliwym rozwiązaniu wspominał Partner Prywatny;

Wprowadzenie wspomnianych rozwiązań powinno pozwolić na zachowanie obecnego charakteru przedmiotowych ulic ograniczyć koszty inwestycji, jak również znacząco ograniczyć planowaną do realizacji wycinkę drzew. Rozwiązanie to nie powinno również negatywnie wpłynąć na sposób przemieszczania się przedmiotowy ciągiem dla osób poruszających się własnymi samochodami. Stanowczo sprzeciwiamy się przebudowie przedmiotowego ciągu ulic w postaci zrobienia z nich „tunelu” pomiędzy ekranami akustycznymi oraz wycince większości istniejącej tam obecnie zieleni.

- Utrzymanie nieprzejezdności łącznika pomiędzy ulicą Krzesławicką a Brzechwy.

- Łącznik ten jest spokojnym deptakiem. Jego otwarcie spowoduje wprowadzenie ruchu samochodowego pomiędzy pieszych. Ulica ta jest bardzo ciasna, a ruch pieszych bardzo duży. Mieszkańcy pobliskich osiedli pokonują ten odcinek pieszo by dojść do przystanku autobusowego „Park Wodny” i jest to jedyna droga dojścia na przystanek, CH Serenada w którym znajduje się Punkt Obsługi Mieszkańców Urzędu Miasta Krakowa, Aquaparku, Multikina, czy kompleksu biurowego przy ulicy Lublańskiej.
- Otwarcie łącznika wiąże się z wycięciem dużych drzew na granicy tego łącznika.
- Łącznik pomiędzy ulicą Krzesławicką i Brzechwy są zbyt wąskie na wprowadzenie tam dodatkowego ruchu.

- Wnioskuje się o niewprowadzanie zmian powodujących otwarcie ruchu ulicą Aliny, a jedynie pozostawienie jej jako drogi wewnętrznej dla mieszkańców tej ulicy, a co za tym idzie niewpuszczanie dodatkowego ruchu z obecnych i planowanych przyszłych inwestycji na działkach przy ulicy Krzesławickiej oznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Prądnik Czerwony Wschód” jako MW.-21, MW.-22 na ulicę Krzesławicką i dalej na ulicę Aliny, Brzechwy, Kwartową oraz działki nr 255 na ulicę Brzechwy.

- Ulica Aliny jest bardzo wąska i nie może przyjąć dodatkowego ruchu samochodowego poza kilkoma już istniejącymi domami jednorodinnymi przy ulicy Krzesławickiej
- Ulica Brzechwy nie jest w stanie przyjąć dodatkowego ruchu z planowanych inwestycji przy ulicy Krzesławickiej bądź w okolicy ulicy Klimka Bachledy

- Wyjazd z ulicy Kwartowej na ulicę Dobrego Pasterza jest często mocno zakorkowany. W przyszłości mogą powstać inne inwestycje mieszkaniowe w okolicy ulicy Marchołta z dojazdem do ulicy Dobrego Pasterza przez ulicę Kwartową co jeszcze bardziej obciąży ten odcinek. Nie można dopuścić do wypuszczenia tam dodatkowego ruchu z ulicy Krzesławickiej.
- Ciąg pieszo rowerowy zamiast ścieżki rowerowej oraz chodników na ulicy Krzesławickiej
- Wspomniana ulica jest ślepa, znajduje się na niej kilka posesji, a ruch samochodowy jest znikomy. Warto wyremontować tę ulicę i zrobić w jej pasie ciągi pieszy i rowerowy. Zamiast planowanego chodnika, pomiędzy ciągami a posesjami warto posadzić wysokie drzewa, aby tłumiły hałas i rzucały cień na trakt pieszy. Zgodnie z wolą mieszkańców ul. Krzesławicka powinna być strefą zamieszkania.
- Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniu ulic Bohomolca z Książnina.
- Wyjazd z ulicy Książnina jest bardzo trudny i niebezpieczny
 - Przejście dla pieszych na tym skrzyżowaniu jest bardzo niebezpieczne i dochodzi tam do potrażeń ze względu na wzniesienie od strony ulicy Dobrego Pasterza
 - Planowany jest tam przystanek tramwajowy po drugiej stronie ulicy idąc od mocno zabudowanego osiedla Oświecenia przez co można spodziewać się bardzo szerokiego strumienia pieszych na przejściach przy tym skrzyżowaniu. Światła usprawnia przejazd samochodów i ruch pieszy. Tym samym wpłyną na bezpieczeństwo.
- Oświetlenie ulicy Marchołta na odcinku od skrzyżowania z ulicą Bohomolca do bloku Marchołta 32
- Na tym odcinku jest przejście dla pieszych które jest niedoświetlone. Mieszkańcy mają do dyspozycji chodnik jedynie z jednej strony ulicy tak więc są zmuszeni do przechodzenia na drugą stronę ulicy na tym przejściu dla pieszych bądź bardzo często pokonują ten odcinek idąc skrajem jezdni co stwarza duże niebezpieczeństwo na tak ruchliwej drodze.
- Przeniesienie lokalizacji przystanku Krzesławicka na wschodnią stronę ulicy Bohomolca.

Wnioskuję się aby przystanek 'ul. Bohomolca/Książnina' był przeniesiony na drugą stronę ulicy Bohomolca, 40 metrów dalej w kierunku ulicy Jancarza, za inwestycję Domosfera I, z zachowaniem kolejnego przystanku Kurzei oddalonego o około 400 metrów bądź utworzenie jednego przystanku przy skrzyżowaniu ulicy Bohomolca z ulicą Andrzeja i Józefa Załuskich.

- Przejście dla pieszych w tym rejonie planowanego obecnie przystanku tramwajowego Bohomolca/Książnina, ze względu na wzniesienie ulicy Bohomolca od strony ulicy Dobrego Pasterza, jest bardzo niebezpieczne. W ostatnich latach doszło do licznych potrażeń pieszych w tym rejonie. Nie ma planów wprowadzenia tam sygnalizacji świetlnej.
- Szeroki potok pieszych idących od strony osiedla Oświecenia utrudni przejazd samochodowy w tym rejonie. Przy takiej lokalizacji przystanku wszyscy mieszkańcy os. Oświecenia będą musieli przejść przez ruchliwą ulicę Bohomolca.
- W omawianym rejonie jest mniejsza zabudowa w porównaniu z Osiedlem Oświecenia, dlatego przystanek nie powinien powstać po stronie wschodniej ulicy Bohomolca
- W pobliżu proponowanej lokalizacji przystanku tramwajowego nie ma i nie będzie przystanku autobusowego. Dlatego powinno się ten przystanek usytuować bliżej przystanku autobusowego "Marchołta".
- Brak przystanku przy ulicy Krzesławickiej spowoduje braku zasadności wyznaczenia kolejnego przejścia dla pieszych na ulicy Bohomolca pomiędzy ulicami Marchołta a Kurzei (jest ono naniesione w planach). Kolejne przejście dla pieszych w tym rejonie oraz przecięcie linii tramwajowej i wyjazd z inwestycji Domosfera II spowoduje totalne zakorkowanie tego odcinka na już teraz bardzo ruchliwej drodze.
- Przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Marchołta z Bohomolca jest bardzo bezpieczne, a w dodatku planowane jest wprowadzenie tam sygnalizacji świetlnej.

- Po stronie wschodniej ulicy Bohomolca jest znacznie więcej miejsca na przystanek tramwajowy niż przy skrzyżowaniu ulic Książna z Bohomolca
- Zamiana dwóch przystanków tramwajowych "Bohomolca" i "Kurzei" na jeden "Marchoła" spowoduje zmniejszenie czasu dojazdu do ronda Barei. W obecnej koncepcji odległość przystanków pomiędzy Parkiem Wodnym a pętlą tramwajową Mistrzejowice wynosi 400-500 metrów. Biorąc pod uwagę cztery ostre zakręty oraz trzy przecięcia z ulicami na tym samym poziomie, powstanie bardzo wolny odcinek jazdy.
- Brak tego przystanku umożliwi mieszkańcom ulic Reduta i Marchoła dostanie się do CH Serenada oraz w rejon przystanku autobusowego "Oświecenia" bez konieczności przechodzenia na drugą stronę ulicy i dodatkowego spowalniania ruchu na tym odcinku drogi.

- Zmiana w projekcie ul. Kwartowej uwzględniająca modernizację i poszerzenie chodnika na ulicy Kwartowej oraz wybudowanie chodnika na ul. Brzechwy przy skrzyżowaniu z ulicą Kwartową wraz z przejściem dla pieszych. Obecnie chodnik na ul. Kwartowej jest bardzo ważnym traktem pieszym dla mieszkańców bloków Kwartowa, Marchoła, Brzechwy, Pana Cogito idących do pobliskiego przystanku MPK. W chwili obecnej jest on bardzo wąski i stanowi problem dla przejazdu wózkami dziecięcymi bądź dla inwalidów. Z kolei na ul. Brzechwy nie ma chodników i mieszkańcy nie mają bezpiecznego wyjścia z osiedla w kierunku m.in. sklepów, ośrodka zdrowia, szkoły, a także przystanku autobusowego. Mieszkańcy chodzą poboczem, skrzyżowanie dróg jest prawie pod kątem 90 stopni, jest bardzo ograniczona widoczność. Ruch samochodowy na ul. Brzechwy znacznie się zwiększy wraz z rozpoczęciem budowy tramwaju na ul. Dobrego Pasterza (samochody będą omijać korek na ul. Dobrego Pasterza przez ul. Brzechwy) więc bezpieczeństwo pieszych jeszcze bardziej się pogorszy.

- Uwzględnienie w projekcie łatwego dojścia oraz dojazdu rowerowego od Ronda Barei i ulicy Dobrego Pasterza do kompleksu biurowego przy ulicy Lublańskiej (Quattro Business Park). W obecnej koncepcji jest zaprojektowana zmiana wyjazdu z ulicy od centrum biurowego do ulicy Lublańskiej. Nie wzięto pod uwagę faktu, że wielu pracowników tych biurowców udaje się do pracy pieszo bądź dojeżdża rowerem od północnej strony czyli od ulic Strzelców i Dobrego Pasterza. Wnioskuje się o wywłaszczenie niezbędnych działek i poprowadzenie chodnika oraz drogi dla rowerów bezpośrednio od przystanku rondo Barei do kompleksu biurowego planowaną nową ulicą przy siedzibie Straży Miejskiej.