

W tabeli zestawiono zagadnienia podnoszone przez mieszkańców podczas spotka jakie zorganizowane były w formie online w dniach 12 – 19 czerwca. Pytania zebrano w wątki. W przypadku dodatkowych pytań prosimy o kontakt indywidualny.

Spotkanie A		12 czerwca – dla rejonu ronda Młyńskiego do ronda Barei	
	Pytania podczas spotkania	Pytania z chatu	Odpowiedź
1.	Czy istnieje możliwość zmiany dokumentacji w zakresie wymagającym zmiany ZRID?		Przewidujemy wprowadzanie zmian, które w świetle prawa budowlanego nie naruszają wydanej decyzji ZRID.
2.	Czy Istnieje możliwość wprowadzenie ekranów akustycznych, w celu ochrony przed hałasem, po wycince drzew?		<p>Ewentualna budowa dodatkowych ekranów zostanie określona po wykonaniu oceny porealizacyjnej oddziaływania inwestycji na środowisko.</p> <p>Ocena porealizacyjna to porównanie danych zapisanych w raporcie o wpływie projektu na środowisko i w innych decyzjach, które wymagają analizy. Chodzi o porównanie przewidywanego wpływu i planowanych działań ochronnych z rzeczywistym wpływem i podjętymi działaniami mającymi go ograniczyć. Dokładny zakres analizy po realizacji projektu jest ustalany przez odpowiednie organy, zależnie od rozmiaru projektu i jego wpływu na środowisko. W ramach tej analizy przeprowadzimy pomiary natężenia hałasu, których wyniki pozwalają podjąć decyzję o budowie ekranów.</p>
3.		Planowana jest wycinka kilku drzew na prywatnej posesji przy rondzie Barei (domki jednorodzinne), czy to jest konieczne? Zwłaszcza, że nie zaplanowaliście nam ekranów dźwiękowych, poziom hałasu jest znacznie powyżej norm (na podstawie map akustycznych).	Wycinka jest niezbędna z uwagi na zakres prowadzonych prac. Ewentualna budowa dodatkowych ekranów zostanie określona po wykonaniu oceny porealizacyjnej oddziaływania inwestycji na środowisko.
4.		Jakie planowane są rozwiązania przy budynku Młyńska 2, zatoce autobusowej po wycięciu wszystkich drzew pomiędzy ulicą i blokiem? Czy planowany jest w tym	Na etapie realizacji postaramy się zachować te drzewa, choć dwa mają znacznie podcięte korzenie od strony ścieżki rowerowej oraz są znacznie

		miejscu ekran? Czy planowane w tym miejscu nasadzenia?	<p>pochylone w kierunku jezdni, co może doprowadzić do ich wywrócenia.</p> <p>Ewentualna konieczność budowy dodatkowych ekranów zostanie określona po wykonaniu oceny porealizacyjnej oddziaływania inwestycji na środowisko.</p>
5.	Czy istnieje możliwość przesunięcia mediów pod część pieszą i rowerową?		<p>Wszędzie tam, gdzie było to możliwe projektant uwzględnił lokalizację mediów pod chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p> <p>Budowa instalacji podziemnych, takich jak sieci wodnokanalizacyjne, elektroenergetyczne i inne pod chodnikami, napotyka na szereg ograniczeń i wyzwań. Kolizje z istniejącą infrastrukturą, nadmierne koszty środowiskowe, konserwacja oraz wymagania projektowe są czynnikami, które utrudniają takie realizacje. Decyzja o budowie instalacji podziemnych pod chodnikami każdorazowo jest przemyślana i oparta na rzetelnej analizie, uwzględniającej zarówno korzyści, jak i ograniczenia tych rozwiązań.</p> <p>Warto pamiętać, że choć budowane są na dziesiątki lat, podziemne instalacje wymagają regularnej konserwacji, inspekcji i napraw. Projektant musi przewidywać potencjalne prace związane z utrzymaniem i napraw na lata do przodu.</p> <p>O takich możliwościach w zdecydowanej większości decydują również wymagania gestorów sieci, czyli firm i instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie i nadzór nad daną siecią infrastruktury.</p>
6.		Jeśli nie ma możliwości przesunięcia kabli, to dlaczego nie można ich zainstalować na większej głębokości, ratując tym samym drzewa?	<p>Na etapie Projektu Wykonawczego, wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe pod względem technologicznym i przyniesie zakładany skutek – w</p>

			<p>kontekście możliwości postawienia drzewa, zostanie zastosowana technologia przewiertu sterowanego do przeprowadzenia kolidujących kabli.</p> <p>Jednocześnie należy pamiętać, że użycie tej technologii jest szansą na zachowanie danego drzewa w terenie, ale nie jest tego gwarancją. Jest to jedna z droższych technologii wykonania instalacji podziemnych, zdecydowaliśmy się jednak ponieść ten koszt by zachować jak najwięcej drzew.</p>
7.	Prośba o wskazanie miejsc nasadzeń.		<p>Projekt nasadzeń dostępny jest na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/</p>
8.		<p>Czy wszystkie drzewa, które zostały przeznaczone do przesadzenia zostały już przesadzone? Jeśli nie, to kiedy planują je Państwo przesadzić?</p>	<p>Część drzew przewidzianych do przesadzenia w ramach obowiązku należącego do Zarządu Zieleni Miejskiej została już przesadzona. Pozostałe drzewa planujemy przesadzać w miarę postępu realizacji robót. Generalny Wykonawca zamierza przesadzać drzewa w okresie jesienno-zimowym.</p> <p>W okresie jesienno-zimowym większość drzew znajduje się w fazie spoczynku, co oznacza, że ich wzrost i aktywność jest minimalna. Przesadzanie w tym czasie minimalizuje zakłócenia w naturalnym cyklu życiowym drzewa i daje mu szansę na dostosowanie się po przesadzeniu.</p>
9.		<p>Rozmawialiśmy w środę i padła deklaracja projektanta o pozostawieniu brzoź przy skrzyżowaniu ul. Młyńskiej z ul. Bohaterów Wietnamu. Czy te brzozy pozostawicie?</p>	<p>Rozwiązanie w zakresie korekty przebiegu ścieżki rowerowej zostanie wprowadzone na etapie Projektu Wykonawczego. Jesteśmy gotowi, żeby wprowadzić postulowane rozwiązanie. Ostateczna decyzja nie należy jednak do zespołu projektowego. Z uwagi na zmianę geometrii skrzyżowania, rozwiązanie wymaga akceptacji Zarządcy Drogi – ZDMK.</p>

10.		Gdzie można znaleźć projekt?	Plan Zagospodarowania Terenu dostępny jest na stronie internetowej inwestycji: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
11.		Gdzie można znaleźć mapy z oznaczonymi drzewami do wycinki?	Mapa z oznaczonymi drzewami do wycinki znajduje się na naszej stronie. Dostępny jest tam też projekt nasadzeń: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
12.		Gdzie albo komu mamy zgłaszać potencjalne przesadzania drzew?	Drzewa proponowane do przesadzenia można zgłaszać bezpośrednio do dr. Przemysława Szwałko z Zarządu Zieleni Miejskiej na adres pszwalko@zsm.krakow.pl
13.		Dlaczego chcą Państwo wyciąć wszystko przed Młyńska 14. Dostałam informację, że min kolidują z zejściem do tramwaju. Koliduje może trzy (proszę mnie poprawić). Drzewa stanowią ekran akustyczny, zapewniają filtrację powietrza. W jaki sposób zrekompensują Państwo taką wycinkę? I jak można jej uniknąć? czy można prosić o listę, ile konkretnie drzew zostanie wycięte (liczba), ile zostanie (liczba)?	Wycinamy jedynie niezbędne minimum i nie są to wszystkie drzewa. Wycinka zieleni spowodowana jest zlokalizowaniem wyjścia z przystanku podziemnego w rejonie bloku przy ul. Młyńska 14, ale również z konieczności lokalizacji przebudowywanej podziemnej infrastruktury. Do wycięcia są przewidziane 33 szt. oraz 3 szt. do przesadzenia oraz 4 do adaptacji.
14.		Czy drzewa przeznaczone do wycinki będą oznaczone?	Tak. Drzewa przeznaczone do wycinki będą wskazywane bezpośrednio przed wycięciem.
15.	Jakie jest uzasadnienie dla wykonania buspasa oraz ile drzew uda się ocalić w przypadku rezygnacji z niego?		Model ruchu dla Miasta Krakowa jest podstawą do podjęcia decyzji o budowie infrastruktury, która będzie potrzebna w dłuższej perspektywie czasu i preferuje transport publiczny. Pas dla autobusów wyznaczony będzie na łączniku pasów do skrzyżowania w prawo oraz na przedłużeniu otwartej zatoki przystankowej. Likwidacja organizacji ruchu polegającej na wprowadzeniu buspasa nie będzie skutkować znaczącym ograniczeniem zajętości terenu pod inwestycję. Wykorzystanie

			<p>projektowanego pasa do skrętu jako buspas spowoduje, że autobus nie będzie musiał wykonywać dodatkowych manewrów (m. in. przy włączaniu się do ruchu po wyjeździe z zatoki), co przyczyni się do płynniejszego i szybszego przejazdu odcinka, co zmniejszy emisyjność oraz ograniczy hałas.</p> <p>Dodatkowo, wydzielenie infrastruktury dla komunikacji autobusowej pozwoli uniezależnić czas przejazdu pomiędzy przystankami od pory dnia i natężenia ruchu pojazdów indywidualnych. Większa swoboda przejazdu wpłynie pozytywnie nie tylko na ten odcinek, ale na całe trasy linii przejeżdżających tym odcinkiem.</p> <p>Potencjalna rezygnacja z pasu włączenia z ul. Bohaterów Wietnamu i prawoskrętu w rejonie zjazdu publicznego do Castoramy przyniosłaby zakładany skutek zachowania 6 drzew.</p>
16.	Wniosek o przeanalizowanie przebiegu ciągów pieszych i rowerowych, pod kątem tego czy zmiana położenia nie pozwoli na ochronę zieleni, np. przesunięcie chodnika, który jest przy jezdni w głąb.		Analiza została już wykonana na etapie uzgadniania dokumentacji projektowej z ZDMK, ZTP i MIR. Zmiana położenia chodnika nie wpływa na ochronę zieleni.
17.	Prośba o przedstawienie danych (analiz ruchowych) w oparciu o które powstało opracowanie.		Prognozy ruchu dostępne są na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
18	Wniosek o uzasadnienie szerokości jezdni, tam gdzie jest więcej niż 3m na pas ruchu.		Wynika to z założeń projektowych, wyżej opisanych.

19.		Czy konieczne trzeba rozbudować rondo Młyńskie? Jeżeli nie zmienia się geometria ronda Młyńskiego to, dlaczego trzeba wycinać drzewa?	Rondo Młyńskie zostaje zmienione na rondo turbinowe. Zachowana jest liczba pasów, dodajemy jedynie pasy zjazdowe. Drzewa na tym odcinku są usuwane z uwagi na konieczność przebudowy sieci podziemnych.
20.		Czy konieczne są nowe / dodatkowe ciągi pieszo-rowerowe? Czy muszą być rozbudowane?	<p>Realizacja i wprowadzanie udogodnień dla ruchu rowerowego na terenie Krakowa jest zgodne z celem wskazanym w Polityce Transportowej miasta dotyczącym rozbudowy sieci dróg dla rowerów i ciągów pieszych oraz organizacji ruchu ułatwiającej wygodne poruszanie się rowerem i pieszo pomiędzy obszarami miasta.</p> <p>Jest to także zgodne z jedną z przyjętych rekomendacji Krakowskiego Panelu Transportowego – <i>Zwiększenie liczby inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje), zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie.</i> Wskazana rekomendacja była jedną z 43 które uzyskały co najmniej 80-proc. poparcie i zostały pozytywnie zaopiniowane przez Zespół Monitorujący. Rekomendacje są wiążące dla władz miejskich.</p> <p>https://www.krakow.pl/krakowski_panel_transportowy/270197,2305,komunikat,znamy_rekomendacje_p_o_krakowskim_panelu_transportowym.html)</p> <p>Budowa nowych fragmentów infrastruktury ma na celu zapewnienie spójnej siatki infrastruktury</p>

			<p>rowerowej i jest konieczna dla zapewnienia właściwej obsługi, także obsługi ruchu lokalnego i terenów przyległych. Z uwagi na komfort i bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów miasto dąży do sukcesywnej poprawy parametrów zarówno chodników jak i dróg dla rowerów oraz zasadniczo do rozdzielenia wspólnych dróg dla pieszych i rowerów. Każdorazowo w przypadku projektów polegających na budowie infrastruktury drogowej realizowane są konieczne elementy infrastruktury rowerowej.</p> <p>W przypadku kolizji z zielenią wysoką dopuszczalne są rozwiązania związane np. z lokalnym zawężeniem, rozdzieleniem kierunków ruchu rowerowego.</p>
21.		<p>W ilu miejscach inwestycji pasy ruchu są poszerzane w stosunku do obecnie istniejącego stanu? Ile będzie pasów ruchu?</p>	<p>Co do zasady, nie projektujemy poszerzeń pasów ruchu, geometria układu drogowego została dostosowana do obowiązujących przepisów i wymagań PFU.</p>
22.		<p>Co oznacza "bezpieczny skręt do Castoramy"? Na jakiej podstawie zostało przypuszczenie zbudowane, że na tę chwilę nie jest bezpieczny?</p>	<p>W celu upłynnienia ruchu samochodowego w kierunku centrum, na całej długości ul. Młyńskiej zostały wykonane prawoskręty i pasy włączenia do ruchu – takie rozwiązania spowodują, że pojazdy skręcające w ul. Miechowity, ul. Bohaterów Wietnamu, do Castoramy, będą mogły bezpiecznie wykonać manewr skrętu, ustąpić pierwszeństwa pieszym i rowerzystom poruszającym się po nowoprojektowanej ścieżce rowerowej, bez powodowania utrudnień dla pojazdów poruszających się w kierunku ronda Młyńskiego.</p>

23.		Czy jest możliwość niewielkiego przesunięcia chodnika/ścieżki rowerowej za szpaler drzew (brzóz) przy ul. Młyńskiej 7 tak, aby uchronić te drzewa przed wycinką?	To zagadnienie jest aktualnie analizowane i uzgadnianie z właściwymi jednostkami.
24.		Ile zostanie linii autobusowych na omawianym odcinku?	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie będzie się starał zachować możliwie najbardziej dopasowaną ofertę przewozową do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Obecnie rozważa się zmianę funkcjonowania linii 182 oraz 482 po otwarciu trasy tramwajowej do Mistrzejowic z uwagi na fakt, że ich przebieg będzie pokrywał się z nowym torowiskiem tramwajowym na odcinku Mistrzejowice – Rondo Młyńskie. Ostateczne decyzje w tym zakresie jeszcze nie zapadły i będą uzależnione od kształtu sieci Komunikacji Miejskiej w Krakowie w momencie oddawania nowej trasy tramwajowej.
25.		Czy wszystkie wąskie gardła tj. skrzyżowania i ronda będą przerabiane?	Pytanie jest bardzo ogólne. Wszystkie odpowiedzi dostępne są na mapach zamieszczonych na naszej stronie www.
26.		Dlaczego aż do kwietnia 2023 roku wykonawca okłamywał mieszkańców oraz RDOS wysyłając informacje, że tego buspasa nie będzie?	Dokumentacja projektowa w zakresie budowy buspasa od początku inwestycji była jawna i prezentowana w sposób ciągły. Informacja ta, pojawiała się wielokrotnie również w przekazach medialnych. Buspas został zaprojektowany w śladzie istniejącego obecnie buspasa oraz doprojektowanych prawoskrętów. Jego budowa wynika z zapotrzebowania na ruch komunikacji zbiorowej autobusowej zgodnie ze wskazaniami ZTP.

27.		Proszę o uwzględnienie w ramach projektu: wyprostowanie chodnika do budynku ul. Lublańska 38 z przejścia podziemnego/przystanku, aby maksymalnie skrócić drogę dojścia z biurowców do Ronda Polsadu.	Wnioski zostały przyjęte do analizy, projektant sprawdzi taką możliwość.
28.		Proszę o uwzględnienie w ramach projektu: wykonanie w ramach Projektu Wykonawczego remontu przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych na Rondzie Polsadu w celu ich dostosowania do Standardów Rowerowych - wymiana nawierzchni, usunięcie krawężnika lub wykonanie na „0”, usunięcie ścieku przykrawężnikowego itp.	Wnioski zostały przyjęte do analizy, projektant sprawdzi taką możliwość.

Spotkanie B

13 czerwca – dla rejonu ul. Meissnera, po stronie numerów parzystych

	Pytania podczas spotkania	Pytania z chaty	Odpowiedź
29.	Pytanie o możliwości protestu wobec rozwiązań projektowych, jakimi obecnie dysponują mieszkańcy.		<p>Jeśli chodzi o kwestie formalne - każda strona postępowania (mieszkańcy, wspólnoty mieszkaniowe itp..) mogła składać wnioski i uwagi dotyczące inwestycji, do Wojewody Małopolskiego, który jest organem prowadzącym postępowanie odwoławcze. Za pośrednictwem Prezydenta Miasta Krakowa – Wydziału Architektury i Urbanistyki wpłynęło ponad 100 odwołań od decyzji ZRID.</p> <p>Wszelkie formalne wnioski o zmianę rozwiązań projektowych można składać do inwestora, którym z ramienia Prezydenta Miasta Krakowa jest Zarządca Drogi (ZDMK).</p>
30.	Pytanie o skalę infrastruktury rowerowej. Dlaczego zrezygnowano z ciągów pieszo-rowerowych i wprowadzono ścieżki po obu stronach.		<p>Wspólne drogi dla pieszych i rowerów nie zapewniają odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Są tzw. rozwiązaniem o niskim standardzie.</p> <p>Zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej rozwiązania takie należy stosować jedynie wyjątkowo, jeśli nie istnieje alternatywa dla ruchu rowerowego (np. na istniejących obiektach inżynierskich). Także Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów wskazują, że zasadniczo powinno się dążyć do rozdzielenia ruchu pieszych i rowerów. Przestrzeń współdzieloną przez pieszych i rowerów można dopuścić:</p> <p>a) wyjątkowo na odcinkach, gdzie ruch pieszych i ruch rowerów jest niewielki,</p>

			<p>b) wyjątkowo na krótkich odcinkach, gdzie brak jest przestrzeni dla rozdzielania tych dwóch typów użytkowników,</p> <p>c) w miejscach takich jak: place, strefy ruchu pieszego, strefy zamieszkania, z tym, że piesi powinni mieć zawsze pierwszeństwo, a prędkość ruchu rowerów powinna być ograniczona do 20 km/h. Jest to także zgodne z jedną z przyjętych rekomendacji Krakowskiego Panelu Transportowego – tj. <i>Inwestowanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni, dodatkowe pasy i sygnalizację świetlną dla rowerzystów/rowerzystek w wybranych miejscach.</i> Wskazana rekomendacja była jedną z 43 które uzyskały co najmniej 80-proc. poparcie i zostały pozytywnie zaopiniowane przez Zespół Monitorujący. Rekomendacje są wiążące dla władz miejskich. (https://www.krakow.pl/krakowski_panel_transportowy/270197,2305,komunikat,znamy_rekomendacje_po_krakowskim_panelu_transportowym.html)</p> <p>Mając na względzie powyższe w ramach opiniowania zadań inwestycyjnych każdorazowo wskazujemy na konieczność wprowadzania, wszędzie, gdzie jest to możliwe, oddzielnych ciągów pieszych i rowerowych.</p>
31.	Pytanie o zasadność budowy linii tramwajowej wobec elektrycznych autobusów.		<p>Kwestie środowiskowe są ważnym, ale nie jedynym kryterium wyboru środka transportu. Podstawowym kryterium są kwestie funkcjonalne. Komunikacja autobusowa, w tym autobusy elektryczne, ma znacznie mniejsze zdolności przewozowe niż tramwaj. Autobus przegubowy może przewieźć jednocześnie do 160 osób, obecnie eksploatowane w</p>

			<p>Krakowie tramwaje Bombardier Flexity Classic NGT8 oraz Stadler Tango Lajkonik do około 220 osób, natomiast Pesa Twist około 320 osób. Prowadzone od lat analizy dotyczące kierunku rozwoju systemu transportu wskazują, że w przedmiotowym korytarzu prognozowane wielkości ruchu pasażerskiego uzasadniają wybór tramwaju jako podstawowego środka transportu zbiorowego. Ponadto linia tramwajowa prowadzona wydzielonym torowiskiem nie koliduje lub koliduje w znacznie mniejszym stopniu niż linia autobusowa z ruchem samochodowym. To przekłada się na większe prędkości komunikacyjne w stosunku do autobusów, a co za tym idzie – większą atrakcyjność tramwaju dla pasażerów i komfort podróży. Ewentualna rezygnacja z linii tramwajowej spowoduje konieczność pojawienia się na potrzeby obsługi prognozowanych potoków pasażerskich podwójnej ilości autobusów, a to spowoduje zatory drogowe i spadek konkurencyjności komunikacji miejskiej. Biorąc pod uwagę występujące potoki pasażerskie i liczbę mieszkańców wzdłuż planowanej linii tramwajowej, jej budowa jest jak najbardziej uzasadniona.</p>
32.	<p>Jak rozwiązania projektowe mają się do wytycznych audytu rowerowego, który odbył się przed zmianą dokumentacji?</p>		<p>Audyt rowerowy ocenia i formułuje zalecenia dla geometrii i rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Na podstawie audytu rowerowego ostateczne i wiążące uzgodnienie geometrii i rozwiązań drogowych wydaje ZDMK. Nowe rozwiązania spełniają zalecenia audytu rowerowego a wydane uzgodnienie dla rozwiązań przez ZDMK zostało współtworzone przy udziale audytorów ruchu rowerowego.</p>

33.		Czy przeniesienia ścieżki rowerowej na ul. Bajana pozwoli zaoszczędzić miejsca i drzewa?	Wskazana ulica jest poza granicą opracowania.
34.		Czy ZTP ma informacje odnośnie natężenia ruchu rowerowego oraz odnośnie ewentualnych kolizji z udziałem pieszych i rowerzystów?	ZTP posiada 17 automatycznych liczników ruchu rowerowego zamontowanych na drogach dla rowerów. Dane z pomiarów ruchu publikowane są na stronie jednostki - https://ztp.krakow.pl/rower/pomiary-ruchu-rowerowego m.in. w formie tabelarycznej (dane od momentu zamontowania poszczególnych liczników). Liczniki nie są zamontowane na zakresie objętym projektem linii KST IV. Dane z pomiarów natężenia ruchu rowerowego w latach 2015 – 2022 przeprowadzane na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków dostępne są w BIP pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=71504 . ZTP nie gromadzi danych dotyczących zdarzeń drogowych.
35.		Czy była brana pod uwagę lokalizacja DDR i prowadzenie jej na tym odcinku drogą dojazdową obok bloków Meissnera 4 i 6 jeśli będzie zgoda mieszkańców/wspólnoty?	Na spotkaniach z mieszkańcami na etapie projektowania zarządca terenu prywatnego nie wyraził zgody na takie rozwiązanie. Prowadzenie ścieżek przez tereny prywatne nie jest praktykowane.
36.	Prośba o szczegółowe omówienie rozwiązań na wysokości bloków 4-6, w szczególności rozeznania geologicznego, zgodności z przepisami zaplanowanych miejsc postojowych i czy zmiana przebiegu ścieżki tak by ocalić drzewa jest możliwa.		Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa zostały wykonane m.in. badania geotechniczne gruntu. Pierwsze wstępne badania zostały wykonane przez Miasto Kraków jeszcze na etapie przygotowania dokumentacji do przetargu na wyłonienie Wykonawcy robót. Dokumentacja została zatwierdzona decyzją Geologa Powiatowego zatwierdzająca Dokumentację geologiczno-inżynierską dotyczącą określenia warunków geologiczno-inżynierskich WS-06.6541.53.2015.AS z dnia 27.04.2015 r.

Kolejne badania wykonał zespół Wykonawcy i Projektanta na etapie Projektu Budowlanego na podstawie których powstały następujące opracowania:

- Projekt Geotechniczny
- Opinia Geotechniczna
- Dokumentacja Badań Podłoża Gruntowego
- Dokumentacja Geologiczno-Inżynierska

Wyniki badań zostały zatwierdzone decyzją Geologa Powiatowego zatwierdzającą Dokumentację geologiczno-inżynierską dotyczącą określenia warunków geologiczno-inżynierskich WS-10.6541.61.2022.AS z dnia 30.09.2022 r.

Kolejne badania wykonano już na etapie projektu wykonawczego, które zostały podsumowane w opracowaniu Dokumentacja Badań Podłoża Gruntowego – Badania Uzupełniające.

Wyniki badań zostały zawarte w wszystkich powyższych opracowaniach, z których jednym zdaniem można stwierdzić, że w podłożu występują zróżnicowane uwarunkowania geotechniczne od trudnych związanych z występowaniem gruntów organicznych i nasypów do dobrych pozwalających na posadowienie bezpośrednie.

Zakres projektu nie zakłada zmiany parametrów miejsc postojowych, które są w stanie obecnym.

Zmiana przebiegu ścieżki nie spowoduje ocalenia większej ilości drzew. Trasa jest zaprojektowana w

			optymalny sposób i powoduje minimalny konieczny zakres wycinki.
37.		Czy ciepłociąg może być ulokowany pod wschodnią jezdnią? Prośba o ponowne przeanalizowania przebiegu ciepłociągu w celu ograniczenia wycinek.	Zgodnie z warunkami technicznymi MPEC Kraków należy projektować lokalizację sieci ciepłowniczych poza jezdnią i ruchem samochodowym. Dodatkowo teren pod jezdnią jest już zajęty przez gęstą sieć kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej.
38.		Dlaczego chcecie Państwo wprowadzić instalacje grzewczą pod parking mieszkańców bloku przy ul. Meissnera 4 i 6. Obecnie parking jest jednokierunkowy i bardzo wąski. Często małe samochody mają problem z wjazdem na teren parkingu. Po zwężeniu parkingu, wjazd będzie jeszcze bardziej utrudniony, lub może nawet czasami niemożliwy.	Sieć ciepłownicza została ułożona zgodnie z postulatami zarządcy terenu z generalnym wykonawcą w celu ochrony drzew. Parking zostanie odtworzony do stanu istniejącego i nie zostanie zawężony.
39.		Po co buspas na odcinku przy ul. Meissnera 4 i 6?	Na wysokości wskazanych budynków nie ma wyznaczonego pasa autobusowego. W kierunku ronda Młyńskiego jest tylko dopuszczenie skrętu w lewo dla autobusów z pasa do jazdy na wprost. Ogólnym celem wprowadzenia pasów ruchu dla autobusów jest poprawa warunków ruchu autobusów. Ich efektywność jest zależna od stopnia obciążenia układu drogowego ruchem indywidualnym, długości pasa ruchu oraz sposobu wprowadzenia autobusów na dodatkowy pas ruchu i sposobu jego zakończenia. Decyzje o budowie pasa ruchu dla autobusów podejmowane są na podstawie przeprowadzanych analiz korzyści dla pojazdów transportu zbiorowego, ocenianych miarodajnymi, kwantyfikowalnymi wskaźnikami (np. redukcja czasu przejazdu, zmniejszenie rozrzutu czasu przejazdu itp.)
40.		Czy można zwęzić pas jezdni, który przeznaczony jest do parkowania w okolicy bloków na ul. Meissnera 4 i 6 lub ewentualnie rozważyć całkowitą jego likwidację? Wówczas można przesunąć DDR oraz chodnik, aby oszczędzić więcej drzew w tym rejonie.	Szerokość pasa do parkowania wynosi 2,5m i nie ma możliwości jego dodatkowego zwężenia. Wykluczają to obowiązujące przepisy. Na etapie konsultacji społecznych otrzymaliśmy postulaty mieszkańców o zaprojektowanie pasa postojowego.

41.		Proszę o wyjaśnienie kwestii bezpieczeństwa lokalizacji ciepłociągu pod parkingiem, wpływu prowadzenia prac na blok, liczbę miejsc parkingowych.	Sieć ciepłownicza jest zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi i normami oraz spełnia wszystkie warunki jej użytkowania. Prowadzone prace nie będą miały wpływu na blok mieszkaniowy ze względu na jego odległość od planowanych robót ziemnych. Po oddaniu do użytkowania inwestycji łączna ilość miejsc postojowych nie ulegnie zmianie względem stanu istniejącego.
42.	Prośba o przedstawienie planowanej wycinki na wysokości kościoła.		Szpaler brzoź od południowego krańca ogrodzenia kościoła do skrzyżowania z ul. Ugorek (a dokładniej południowego przejścia dla pieszych) zostanie zachowany (26 sztuk). Od przejścia dla pieszych po południowej stronie do południowego krańca ogrodzenia kościoła zostaną usunięte 4 drzewa – w pasie zatoczki autobusowej (nie przy ogrodzeniu). Drzewa od przejścia dla pieszych po południowej stronie w kierunku północy zostaną usunięte (13 sztuk w szpalerze przy ogrodzeniu kościoła + 2 sztuki przy ulicy).
43.	Prośba o udostępnienie dokumentacji fitosanitarnej.		Szczegółowa inwentaryzacja istniejącej szaty roślinnej znajduje się na naszej stronie (Tom 16.1 Gospodarka Zielenią - S-W18001-ARP-B-GEX-010-SPC-0001 Zawartość części opisowej projektu): https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
44.	Wniosek o przeanalizowanie stanu przygotowania drzew do przesadzeń.		Przesadzamy małe drzewa nie wymagające kilkuletnich procesów adaptacji do przesadzenia w okresie jesienno-zimowym

45.	Czy istnieje możliwość przesunięcia mediów pod część pieszą i rowerową?		<p>Wszędzie tam, gdzie było to możliwe projektant uwzględnił lokalizację mediów pod chodnikami i ścieżkami rowerowymi.</p> <p>Budowa instalacji podziemnych, takich jak sieci wodnokanalizacyjne, elektroenergetyczne i inne pod chodnikami, napotyka na szereg ograniczeń i wyzwań. Koliduje z istniejącą infrastrukturą, nadmierne koszty środowiskowe, konserwacja oraz wymagania projektowe są czynnikami, które utrudniają takie realizacje. Decyzja o budowie instalacji podziemnych pod chodnikami każdorazowo jest przemyślana i oparta na rzetelnej analizie, uwzględniającej zarówno korzyści, jak i ograniczenia tych rozwiązań.</p> <p>Warto pamiętać, że choć budowane są na dziesiątki lat, podziemne instalacje wymagają regularnej konserwacji, inspekcji i napraw. Projektant musi przewidywać potencjalne prace związane z utrzymaniem i napraw na lata do przodu.</p> <p>O takich możliwościach w zdecydowanej większości decydują również wymagania gestorów sieci, czyli firm i instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie i nadzór nad daną siecią infrastruktury.</p>
-----	---	--	--

46.		Jaka liczba drzew i gdzie dokładnie zostaną zasadzone w zastępstwie tych, które zostaną wycięte pod budowę trasy?	Za każde drzewo, które zostanie usunięte w wyniku kolizji z infrastrukturą, przewidujemy nowe nasadzenia w stosunku co najmniej 1:1 - wszystkie na terenie inwestycji. Projekt gospodarki drzewostanem uwzględnia również dobór gatunków drzew, które są odporne na zanieczyszczenia, suszę, przemarzanie i zasolenie, w celu kompensacji ewentualnych utraconych drzew. Dodatkowo w miejsce 8 015 m ² krzewów przeznaczonych do usunięcia pojawi się 10 308 m ² nowej zieleni niskiej. Projekt nasadzeń dostępny jest na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
47.		Gdzie była opublikowana informacja o skali wycinki?	Pierwsza publikacja miała miejsce w Decyzji Środowiskowej z 24 maja 2017 r. Po pozytywnym zaopiniowaniu projektu przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, w ramach ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko w kwietniu 2023 r., informowaliśmy o planowanej wycince oraz planie nasadzeń. Informację prasową rozesłano do mediów oraz opublikowano ją na stronie inwestycji i mediach społecznościowych: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/tramwaj-domistrzejowic-po-uzgodnieniach-srodowiskowych-2/
48.		Ile przystanków będzie zacienionych?	Każdy przystanek jest wyposażony w wiatę chroniącą przed słońcem i deszczem. Dodatkowo na większości przystanków są przewidziane nowe nasadzenia.
49.		Ile drzew jest przeznaczona z tego odcinka do wycięcia z powodów fitosanitarnych?	Precyzyjna liczba trudna do ustalenia bez szczegółowych analiz, jeżeli jednak obecnie pewna liczba drzew musiałaby zostać usunięta wyłącznie z powodów fitosanitarnych, to szacunkowo jest ona znikoma. Przyczyną wycinki jest kolizja z inwestycją, natomiast 60% drzew posiada różnego rodzaju wady.

50.		Jak planowany jest odbiór nasadzeń zastępczych? Jeśli drzewo obumrze po roku, kto jest odpowiedzialny za nasadzenie nowego?	Wykonawca udziela 6 letniej gwarancji na wszystkie nasadzenia zastępcze.
51.		Jak daleko od nasadzeń pierwotnych będą wykonywane nasadzenia zastępcze?	W ramach możliwości staramy się wykonać nasadzenia jak najbliżej usuwanych egzemplarzy. Nowe nasadzenia zostaną wykonane na terenie planowanej inwestycji.
52.		Ile pasów będzie na ul. Meissnera?	Ulica pozostanie dwujezdniowa. W większości będzie to jeden pas ruchu i pas postojowy w każdym kierunku.
53.		Czy było badanie intensywności ruchu na ul. Meissnera?	Tak. Prognozy ruchu dostępne są na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
53.		Na jakiej podstawie została podjęta decyzja, że konieczna jest budowa tunelu na samym Rondzie Młyńskim, zamiast po prostu przeprowadzenia przez nie torowiska z przystankami, tak jak to wygląda na innych rondach jak np. rondo 308 Dywizjonu czy rondo Kocmyrzowskie. Rozwiązanie bez tunelu na tym odcinku nie tylko oszczędziłoby bardzo wiele drzew, ale też byłoby zdecydowanie tańsze.	Na podstawie akceptacji studium premetra w Krakowie, które wskazywało przebieg przyszłej linii od ronda Barei przez rondo Polasdu, rondo Młyńskie do ul. Pilotów.
55.		Co będzie ze skrzyżowaniem w lewo z ul. Chałupnika?	Lewoskręt z ul. Chałupnika ulega likwidacji. W miejscu tarczy skrzyżowania powstanie para przystanków tramwajowych. Relację skrzyżowania w lewo będzie można realizować poprzez zaprojektowaną zawrotkę przez pas rozdzielający około 200m w stronę ul. Lema.

56.		<p>Proszę o wyjaśnienie jak będzie wyglądało skrzyżowanie ul. Meissnera, ul. Pszona i ul. Chałupnika oraz czy będzie możliwy ruch pojazdów wyjeżdżających z dróg podporządkowanych (ul. Pszona i ul. Chałupnika) we wszystkich kierunkach.</p>	<p>Zastosowano rozwiązania zmieniające istniejące czterowlotowe skrzyżowanie z wszystkimi relacjami ruchu na skrzyżowanie ul. Pszona wyłącznie na prawoskrętach zdecydowanie poprawia jego przepustowość. Poprawiono wjazd na ulicę Pszona poprzez wydzielony prawoskręt co zdecydowanie poprawia płynność i przepustowość tej relacji na skrzyżowaniu. W stanie istniejącym samochody skręcające w ul. Pszona i ustępujące pierwszeństwa pieszym i rowerzystom blokowały przejazd na wprost przez skrzyżowanie.</p> <p>Poprawiono geometrię wyjazdu z ulicy Pszona zwiększając azyl dla oczekujących samochodów, które oczekując na możliwość włączenia znajdują się w strefie pomiędzy przejściem dla pieszych i rowerzystów a wjazdem na pas ruchu ul. Meissnera. Podsumowując, ograniczenie czterowlotowego skrzyżowania do trójwlotowego z jednoczesnym wybudowaniem pasa wyłączenia zdecydowanie poprawi jego wydolność ruchową.</p>
57.		<p>Ile razy projektant/osoba odpowiedzialna za projekt była w terenie (fizycznie)? Kiedy (daty)?</p>	<p>Zespół Generalnego Wykonawcy jest w terenie CODZIENNIE. Dodamy, że również jesteśmy z Krakowa i również mieszkamy na terenach objętych inwestycją.</p>
58.		<p>Jaka jest obecna i planowana szerokość pasów ruchu, ścieżek dla pieszych i rowerów?</p>	<p>Pasy ruchu w zależności od lokalizacji są szerokości od 3,00 do 3,50 m, ścieżki rowerowe 2-2,50 m, chodniki 2,00 m.</p>

59.		Czy było w tym roku spotkanie z mieszkańcami? Kiedy były te spotkania informacyjne?	<p>W 2023 roku w odbyły się spotkania z Radą Dzielnicy III Prądnik Czerwony (21.02.2023 r.) oraz z Radą Dzielnicy XV Mistrzejowice (26.04.2023 r.), na których odpowiadaliśmy na pytania przekazane radnym przez mieszkańców.</p> <p>Ponadto 4 kwietnia 2023 r. odbyło się spotkanie z mieszkańcami Dzielnicy III z udziałem dwóch zastępców Prezydenta Miasta Krakowa. Cały czas udzielaliśmy informacji na naszej infolinii oraz odpisywaliśmy na Państwa maile.</p>
60.		Nie było żadnej informacji o możliwości składania uwag podczas ponownej oceny wpływu na środowisko (marzec 2023) na Facebooku ZDMK ani wykonawcy ani na oficjalnej stronie inwestycji - informacja była tylko w BIPie.	<p>Prezydent Miasta Krakowa w dniu 27.02.2023 r. zawiadomił w drodze obwieszczenia umieszczonego na tablicy ogłoszeń w siedzibie Wydziału Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Krakowa, w siedzibie Rad Dzielnic III, XIV i XV, na stronie internetowej UMK: www.bip.krakow.pl, w komunikatach UMK oraz w prasie lokalnej - Gazeta Krakowska z dnia 27.02.2023 r., o zapewnieniu możliwości udziału społeczeństwa na etapie przeprowadzanej ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, a także składania uwag i zastrzeżeń.</p> <p>Rzeczywiście takie informacje nie pojawiły się na stronie inwestycji ani Facebooku, za co przepraszamy wszystkich mieszkańców. Po zakończeniu konsultacji w 2021 roku uznaliśmy, że wszyscy Państwo mieli okazję zgłosić swoje uwagi. Z dzisiejszej perspektywy była to decyzja błędna.</p>

Spotkanie C

14 czerwca – dla rejonu ul. Meissnera, po stronie numerów nieparzystych

	Pytania podczas spotkania	Pytania z chatu	Odpowiedź
61.	Prośba o ponowną analizę przebiegu ciepłociągu, zwłaszcza w rejonie ul. Włodkowica.		Przebieg sieci ciepłowniczej wynika z możliwości dostępu do terenu oraz warunków technicznych projektowania sieci ciepłych. Trasa ciepłociągu została szczegółowo i wielokrotnie przeanalizowana oraz w sposób optymalny zaplanowana z uwzględnieniem przebiegu pozostałej infrastruktury i warunków uzgodnienia Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej. Trasa i jego geometria w planie i profilu musi uwzględniać charakterystykę pracy cieplnej działającej w wysokich temperaturach i w związku z tym koniecznych do stosowania kompensatorów.
62.	Wniosek o zwiększenie obwodu nasadzanych drzew.		Zwiększenie minimalnych obwodów nasadzanych drzew może być wskazane dla gatunków lepiej adaptujących się w trudnych warunkach (otoczenie drogi), zwłaszcza dla lip oraz dla drzew nasadzanych w korzystnych warunkach glebowo-siedliskowych, w pozostałych przypadkach kwestie zwiększenia obwodu (nawet znacznego) należy rozpatrywać indywidualnie, biorąc również pod uwagę kwestie związane z korzystnym obecnie okresem gwarancji.
63.	Prośba o uzasadnienie, dlaczego na północ od ul. Meissnera nie ma zawężenia jezdni.		Model Ruchu dla Krakowa oraz prognozy ruchu kołowego przygotowane w ramach zamówienia (ok. 3200 do 3700 poj./h w obu kierunkach łącznie w godzinie szczytu porannego) wskazują na zasadność utrzymania przekroju 2x2 pasy ruchu na ul. Młyńskiej (rozprowadzenie ruchu z III obwodnicy al. Bora-Komorowskiego).
64.	Wniosek o ponowną analizę możliwości ocalenia drzew w rejonie Włodkowica i Janickiego, Fiołkowej oraz Pszona.		Aktualnie analizowane przez projektanta.

65.		Dlaczego wszystkie drzewa wzdłuż ul. Janickiego, od bloku przy ul. Włodkowica 2 są do wycinki? (tam, gdzie linie ciepłownicze zmieniają bieg pod kątem prostym)	Przebieg sieci ciepłowniczej wynika z możliwości dostępu do terenu oraz warunków technicznych projektowania sieci ciepłowniczych. Trasa ciepłociągu została szczegółowo przeanalizowana oraz w sposób optymalny zaplanowana z uwzględnieniem przebiegu pozostałej infrastruktury i warunków uzgodnienia Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej. Trasa i jego geometria w planie i profilu musi uwzględniać charakterystykę pracy cieplnej działającej w wysokich temperaturach i w związku z tym koniecznych do stosowania kompensatorów.
66.		Czemu przy ul. Janickiego, na południe od bloku przy ul. Włodkowica 2 powstaje wśród drzewostanu wielka luka związana z wycinką drzew i otwiera się pusta przestrzeń niczym nieosłonięta od szosy i od linii tramwajowej?	Na wskazanym obszarze, w związku ze zmianą średnicy projektowanej sieci ciepłowniczej zostaną na etapie Projektu Wykonawczego uwzględnione zmiany w zakresie wycinki zieleni. Generalny Wykonawca dokłada też starań w zakresie doboru technologii ułożenia kanalizacji teletechnicznej – zmiany wykopu otwartego na przewiert sterowany. Ostateczny zakres wycinki będzie wskazany w Projekcie Wykonawczym.
67.		Czy wszystkie drzewa z tej skarpy przy ul. Fiołkowej 12 zostaną wycięte? Proszę o wyjaśnienie, dlaczego jest tam potrzebny mur oporowy?	Z uwagi na przesunięcie całego pasa drogowego, w związku ze zlokalizowaniem linii tramwajowej w pasie rozdziału niezbędnym jest wprowadzenie ściany oporowej utrzymującej istniejącą skarpe przy ul. Fiołkowej 12. Generalny Wykonawca analizuje jeszcze rozwiązanie z przeniesieniem chodnika przed ścieżkę rowerową – od strony ul. Meissnera, ale takie rozwiązanie będzie wymagało akceptacji Zarządcy Drogi z uwagi na wprowadzenie dodatkowych skrzyżowań pomiędzy ścieżką rowerową, a chodnikiem.

68.		Czy przy bloku na ul. Fiołkowej 12 nie może pozostać droga rowerowa i chodnik w tej samej formie bez wycinki drzew?	W tym rejonie oprócz widocznych na poziomie terenu chodników i ścieżki rowerowej są projektowane liczne sieci podziemne oraz konstrukcja oporowa. Zakres robót ziemnych związany z budową tych obiektów powoduje uszkodzenie i odkrycie systemu korzeniowego drzew, co w konsekwencji nie pozwala na ich zachowanie w terenie.
69.		Proszę o przedstawienie planów co do odcinka Pszona-Rondo Młyńskie	Plany dla odcinka ul. Pszona-rondo Młyńskie są dostępne tutaj: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/dokumentacja-projektowa-dla-mieszkancow/
70.	Wniosek o zmianę opisu map udostępnionych mieszkańcom, na bardziej czytelne.		Dokumentację projektową z uproszczonymi nazwami znajdą Państwo na naszej stronie: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/dokumentacja-projektowa-dla-mieszkancow/
71.	Wniosek o zwiększenie nasadzeń wzdłuż jezdni w rejonie Janickiego.		Wniosek będzie rozpatrzony w ramach dostępności terenowej.
72.	Propozycja rezygnacji z zielonego torowiska i zastąpienia go rozwiązaniem pozwalającym na ruch autobusów, co pozwoli na zawężenie jezdni.		Taki zabieg nie ma wpływu na zawężenie jezdni. Przyjęta konstrukcja torowiska ma na celu obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego, przyczyniając się do ograniczenia ilości ekranów akustycznych.
73.	Pytanie o zasadność tak dużego zakresu infrastruktury rowerowej oraz zbyt małych powierzchni akumulacji dla rowerzystów.		Realizacja i wprowadzanie udogodnień dla ruchu rowerowego na terenie Krakowa jest zgodne z celem wskazanym w Polityce Transportowej miasta dotyczącym rozbudowy sieci dróg dla rowerów i ciągów pieszych oraz organizacji ruchu ułatwiającej wygodne poruszanie się rowerem i pieszo pomiędzy obszarami miasta. Jest to także zgodne z jedną z przyjętych rekomendacji Krakowskiego Panelu Transportowego – <i>Zwiększenie liczby inwestycji w</i>

nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje), zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie. Wskazana rekomendacja była jedną z 43 które uzyskały co najmniej 80-proc. poparcie i zostały pozytywnie zaopiniowane przez Zespół Monitorujący. Rekomendacje są wiążące dla władz miejskich.

https://www.krakow.pl/krakowski_panel_transportowy/270197,2305,komunikat,znamy_rekomendacje_po_krakowskim_panelu_transportowym.html).

Budowa nowych fragmentów infrastruktury ma na celu zapewnienie spójnej siatki infrastruktury rowerowej i jest konieczna dla zapewnienia właściwej obsługi, także obsługi ruchu lokalnego i terenów przyległych. Z uwagi na komfort i bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów miasto dąży do sukcesywnej poprawy parametrów zarówno chodników jak i dróg dla rowerów oraz zasadniczo do rozdzielenia wspólnych dróg dla pieszych i rowerów. Każdorazowo w przypadku projektów polegających na budowie infrastruktury drogowej realizowane są konieczne elementy infrastruktury rowerowej.

W przypadku kolizji z zielenią wysoką dopuszczalne są rozwiązania związane np. z lokalnym

			zawężeniem, rozdzieleniem kierunków ruchu rowerowego.
74.	Wniosek o dobre ustawienie sygnalizacji świetlnej.		Sygnalizacja świetlna każdorazowo zostanie zaprogramowana zgodnie z projektem organizacji ruchu, tak by zapewnić bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu.
75.	Czy ZRID wydano w oparciu o prezentowaną na spotkaniach dokumentację?		Dokumentacja zatwierdzona w ZRID jest udostępniona na stronie internetowej www.tramwajdomistrzejowic.pl , prezentowane na spotkaniach rozwiązania projektowe – plany sytuacyjne są rozwinięciem Projektu Budowlanego i uwzględniały już część zmian, które zostały uwzględnione w Projektach Wykonawczych, np. w związku ze zmianą zakresu przebudowy sieci ciepłowniczej wł. MPEC

Spotkanie D

15 czerwca – dla rejonu od ronda Barei do ul. Dobrego Pasterza

	Pytania podczas spotkania	Pytania z chaty	Odpowiedź
76.	Wniosek o przywrócenie pełnej przebudowy jezdni samochodowej dla odcinka wzdłuż ul. Dobrego Pasterza 120 wraz z zastosowaniem cichego asfaltu zgodnie z pierwotną wersją projektu oraz deklaracjami składanymi wielokrotnie na etapie każdych z konsultacji społecznych.		Nawierzchnia na tym odcinku ul. Dobrego Pasterza zostanie wymieniona.
77.	Wniosek o przeprowadzenie pełnej analizy akustycznej dla budynku mieszkalnego Dobrego Pasterza 120 z uwzględnieniem sumarycznego hałasu generowanego przez ruch samochodowy oraz linię tramwajową zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz wymogami normatywnymi, a także o zastosowanie stosownej ochrony akustycznej zabudowań mieszkalnych.		Prace takie będą wykonywane obligatoryjnie, podczas porealizacyjnej analizy oddziaływania na środowisko.
78.	Wniosek o przywrócenie pierwotnej wersji projektu która <u>nie obejmuje</u> przebiegu dodatkowej nitki ścieżki rowerowej przez działkę po południowej stronie ul. Dobrego Pasterza 120, <u>która jest terenem prywatnym</u> , a której jestem współwłaścicielem. Zapotrzebowanie na zastosowanie w tym obszarze dodatkowej (równoległej do biegnącej po przeciwnej stronie drogi) ścieżki rowerowej w tym obszarze nie znajduje uzasadnienia w kontekście dostępnych badań ruchu rowerowego oraz prognoz z tym związanych. Wobec powyższego brak jest jednoznacznych przesłanek do pozyskania tego terenu przez miasto na poczet realizacji celu publicznego.		Opracowane <i>Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa</i> na przedmiotowym odcinku ul. Dobrego Pasterza przewiduje trasę łącznikową „Oświecenia”. Zgodnie z opisem ww. trasa ma mieć przebieg w formie dróg dla rowerów, docelowo po obu stronach ulicy. Ponadto zgodnie z zasadami wytyczania dróg dla rowerów powinny one być zlokalizowane z obu stron jezdni ogólnodostępnej, chyba że po którejś ze stron nie występują w ogóle źródła i cele podróży. Wprowadzenie obecnego w projekcie rozwiązania miało na celu zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej zabudowy występującej po obu stronach ulicy.

	Jednocześnie realizacja w/w wariantu projektowego wiąże się z kolejnym znaczącym ograniczeniem przestrzeni zielonych w ciągu wąskiej ul. Dobrego Pasterza, a także z wycinką dodatkowych drzew i krzewów.		Na ten moment Miasto nie dysponuje prognozami ruchu rowerowego. Natomiast dane z pomiarów z 2022 r. w punktach pomiarowych na ul. Gen. Bora - Komorowskiego i na ul. Strzelców wskazują na znaczny wzrost ruchu rowerowego w tym rejonie Krakowa w stosunku do pomiarów z roku 2018 (odpowiednio: na ul. Strzelców - wzrost ze 181 do 322 rowerzystów, a na ul. Bora-Komorowskiego - wzrost z 495 do 1014 rowerzystów w szczycie popołudniowym).
79.	Wniosek o zachowanie drzew w rejonie ul. Kwartowej.		Pytanie zostało szczegółowo omówione na spotkaniu, w tym rejonie zostały wskazane do wycięcia drzewa tylko w pierwszej linii od strony ul. Dobrego Pasterza. Z uwagi na duże zagęszczenie infrastruktury podziemnej w rejonie skrzyżowania z ul. Kwartową brak jest możliwości zachowania zieleni.
80.	Prośba o przedstawienie zasad organizacji robót, ich wpływu na płynność ruchu, dostępność miejsc postojowych i emisję hałasu i zanieczyszczeń.		Z uwagi, że tak rozległa budowa podzielona jest na wiele etapów realizacyjnych, w celu ograniczenia uciążliwości dla mieszkańców będzie realizowana odcinkowo. Przed każdym z etapów realizacji robót, Generalny Wykonawca będzie zawiadamiał mieszkańców o szczegółowym planie wdrożenia czasowej organizacji ruchu oraz planowanych zmianach w kursowaniu komunikacji zbiorowej. Wszystkie informacje można na bieżąco śledzić na stronie www.tramwajdomistrzejowic.pl w zakładce AKTUALNOŚCI. Ponadto stosowne komunikaty będą zamieszczane w mediach lokalnych i wyświetlane w środkach komunikacji zbiorowej.
81.	Prośba o opisanie wpływu inwestycji na rejon ul. Krzesławickiej oraz zachowanie możliwości wyjazdu z tej ulicy.		Z ul. Krzesławickiej zaprojektowano wyjazd do ul. Brzechwy i dalej w zależności od kierunku jazdy do ul. Kwartowej lub ul. Marchołta.

82.	Wniosek o stosowanie smarownic na łukach.		Będą stosowane.
83.	Wniosek o przedstawienie w jaki sposób zapewniono dostępność inwestycji dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczeństwo w przestrzeniach podziemnych.		Inwestycja jest uzgadniana w ramach audytu pod kątem dostosowania inwestycji do potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego. Osoby z ograniczoną mobilnością będą mogły skorzystać z wind. Montaż kamer monitoringu będzie zapewniał bezpieczeństwo. Zaprojektowano również fakturowe oznaczenia nawierzchni.
84.	Wniosek o wydłużenie tunelu tramwajowego do ul. Krzesławickiej.		Ze względu na możliwości techniczne oraz uzasadnienie ekonomiczne takiego rozwiązania zostało ono odrzucone we wstępnej fazie przygotowania projektu.
85.	Wniosek o wyjaśnienie, dlaczego pozostawiono rezerwę na ekrany akustyczne, skoro miało ich nie być.		Ze względu na konieczność przeprowadzenia analizy po realizacyjnej, która ostatecznie potwierdzi, że przyjęte założenia projektowe zapewniły odpowiedni komfort akustyczny. Rezerwa będzie w przyszłości wykorzystana do nasadzeń.
86.	Wniosek mieszkańców ul. Dobrego Pasterza na wysokości Kwartowej o pozostawienie obecnie funkcjonującej geometrii wjazdów.		Geometria wjazdów pozostaje bez zmian, kąt włączenia będzie wynosił tak jak obecnie 90 stopni.
87.		Dlaczego nie będzie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Kwartowa-Dobrego Pasterza?	Ze względu na zwartą geometrię skrzyżowania, nie ma podstaw do instalacji sygnalizacji świetlnej, która obniża ogólną przepustowość skrzyżowania. Zastosowanie sygnalizacji świetlnej ma uzasadnienie zwykle na bardziej rozbudowanych lub nieczytelnych skrzyżowaniach.
88.		Czy sygnalizacja na największych skrzyżowaniach (np. Meissnera- Mogilska) będzie posiadała liczniki czasu, aby usprawnić przejazd?	Sygnalizacje świetlne, podobnie jak 99% skrzyżowań w Krakowie, nie będą posiadały liczników czasu. Liczniki stosowane są dla sygnalizacji stałoczasowych (o długości sygnału zielonego niezależnej od liczby pojazdów na wlocie i bez uprzywilejowania w ruchu tramwaju). Obecnie standardem jest stosowanie sygnalizacji świetlnej na

			omawianych skrzyżowaniach zastosowano sygnalizację akomodacyjną, która dostosowuje się do warunków ruchu i zapotrzebowania na sygnał zielony (długości biorą pod uwagę wykryte pojazdy przez czujniki oraz dostosowują program do potrzeby płynnego przejazdu tramwaju).
89.		Ile linii tramwajowych będzie kursować nową trasą? Czy wiadomo już, jakie to będą konkretnie linie?	Ostateczne decyzje w tym zakresie jeszcze nie zapadły i będą uzależnione od kształtu sieci Komunikacji Miejskiej w Krakowie w momencie oddawania nowej trasy tramwajowej. Niemniej planuje się skierowanie nową trasą tramwajową trzech linii, w pierwszej kolejności m.in. linii numer 52.
90.		Ponad 700 osób podpisało petycję o przeprowadzenie podziemnego odcinka od Ronda Barei i ul. Krzesławickiej, który jest możliwy technicznie do wykonania. Państwa odpowiedź z poprzednich konsultacji mówiła o ograniczonym budżecie - jak to się ma do zwiększenia budżetu z 1,1 mld do 2,2 mld?	Ze względu na możliwości techniczne oraz uzasadnienie ekonomiczne taki wariant nie jest brany pod uwagę.
91.		Czy jest możliwość wraz z inwestycją budowy tramwaju skierowanie ruchu samochodowego z ul. Bohomolca w kierunku al. Bora Komorowskiego poprzez rozbudowę układu drogowego na węźle przy CH Serenada? Wypuszczenie ruchu w kierunku Bora Komorowskiego mogłoby uspokoić ruch na Dobrego Pasterza.	Co do inwestycji jest to możliwe technicznie, ale wymaga bardzo dużych nakładów na nowo oddanym układzie. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to niepoprawne. Obecnie nie przewidziano żadnego zadania inwestycyjnego, które miałyby dotyczyć tego fragmentu.
92.		Ruch z ul. Krzesławickiej i ul. Aliny będzie doprowadzony do ul. Brzechwy i Kwartowej, tak więc inwestycja będzie oddziaływała na sąsiadujące ulice. Dlaczego ten obszar nie był ujęty przez Projektanta?	Obszar inwestycji i jej zakres został określony przez decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych, która została wykonana przy udziale strony społecznej. Wszystkie rozwiązania ruchowe są zgodne z wydaną decyzją. Jak informowano na spotkaniach inwestycja budowy tramwaju nie jest w stanie rozwiązać wszystkich obecnych problemów ruchowych w obszarach powiązanych z KST IV. Należy jednak podkreślić, że rozwiązania przyjęte zarówno w

			koncepcji jak i projekcie budowlanym mają na celu ograniczenie ilości poruszających się samochodów po układach dróg osiedlowych.
93.		Czy jest możliwość puszczenia tramwaju na ziemi, a ruchu samochodowego pod ziemię?	Miasto w swoich planach nie zakładało takiej wersji.
94.		Dlaczego poddaliście Państwo pod głosowanie kwestie przebudowy ronda Barei bez przekazania istotnych informacji na temat różnicy w przepustowości ronda a skrzyżowania wielowłotowego? Daliście ludziom głosować co im się bardziej podoba, bez żadnych dodatkowych danych które ułatwiłyby podjęcie decyzji.	Głosowanie w tej sprawie nie miało miejsca.
95.		Czy wobec zmian otoczenia takich jak napływ mieszkańców z nowo powstałych bloków od 2013 roku oraz napływ uchodźców z Ukrainy, a więc zwiększenia ruchu w tym obszarze, nie powinny zostać przeprowadzone nowe aktualne analizy ruchu, hałasu i dostosowania rozwiązań komunikacyjnych, dla mieszkańców ul. Kwartowej, ul. Brzechwy, ul. Aliny, ul. Krzesławickiej itd. przy realizacji tak wysoko budżetowej inwestycji dla Miasta Krakowa?	Projekt opiera się na obowiązującym aktualnie modelu ruchu dla Miasta Krakowa.
96.		Gdzie można obejrzyć wizualizację tej inwestycji jak ona będzie wyglądać już po wybudowaniu?	Po zakończeniu spotkań z mieszkańcami i naniesieniu zmian w projekcie będziemy mogli zaprezentować Państwu wizualizację inwestycji. Będą dostępne na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl
97.		Ile przystanków na tym odcinku będzie zacienionych i jakie gatunki drzew będą zasadzone w okolicy tych przystanków. Proszę o podanie konkretnej ilości oraz nazw gatunkowych drzew.	Na tym odcinku na każdym z przystanków będzie wiata chroniąca przed promieniami słonecznymi, wiatrem i deszczem, dodatkowo na peronach będą posadzone drzewa Klon pospolity 'Globosum' (łącznie 41 szt.) na peronach tramwajowych oraz na peronach autobusowych (13 szt.).
98.		W jakim celu zostały postawiony budynek na ul. Strzelców?	We wskazanym budynku wykonawca otworzy punkt informacyjny dla mieszkańców. Otwarcie nastąpi najprawdopodobniej w sierpniu.

99.		Gdzie będą znajdowały się pomieszczenia biurowo-socjalne dla pracowników pracujących przy inwestycji tramwajowej? Czy będzie przygotowane specjalne parkingi dla pracowników czy będą blokować parkingi, drogi osiedlowe przylegających do inwestycji?	Biuro terenowe jest zlokalizowane na ul. Strzelców. Pracownicy nie będą blokować ulic osiedlowych.
100.		Jak zabezpieczony będzie ten odcinek w trakcie realizacji przed: hałasem, kurzem, pyłem, błotem?	<p>W celu minimalizacji hałasu, prace budowlane będą prowadzone głównie w ciągu dnia, między godziną 6:00 a 22:00, z wyjątkiem niezbędnych procesów technologicznych, które mogą wymagać kontynuacji, poza tym przedziałem czasu.</p> <p>Przewidziano także m.in. ograniczenia przejazdów sprzętu budowlanego i pojazdów przez tereny zabudowy mieszkaniowej a organizacja prac budowlanych uwzględni efektywne wykorzystanie sprzętu wysokiej jakości, który generuje jak najmniej hałasu.</p> <p>W zakresie ochrony powietrza zostaną zastosowane różne techniki łagodzące, takie jak systematyczne porządkowanie placu budowy, zraszanie powierzchni dróg, które pylą lub są zanieczyszczone, zwłaszcza w okresach bezdeszczowych (z wyjątkiem okresu zimowego). Ponadto, przewidziano miejsca do usuwania gruntu lub błota z kół pojazdów oraz regularne sprzątanie tych odcinków dróg. Na samochodach przewożących np. materiały pyłące zostaną zastosowane zabezpieczenia.</p>
101.		Czy w projekcie wykonawczym są uwzględnione na łukach torowych urządzenia smarowania szyn ograniczające hałas np. na łukach Dobrego Pasterza - Krzesławicka, czy łuki na ul. Bohomolca, w tym też długi łuk na wysokości ul. Rozrywki?	Na łukach torowych poniżej promienia 150 m będą zastosowane smarownice torowe. Na łukach z okolicy ul. Dobrego Pasterza, ul. Bohomolca znajdują się smarownice.

Spotkanie E		16 czerwca – dla rejonu ul. Dobrego Pasterza do pętli w Mistrzejowicach	
	Pytania podczas spotkania	Pytania z chaty	Odpowiedź
102.	Wniosek o zweryfikowanie bezpieczeństwa na planowanym przejściu w rejonie Książna. Wnioskowano również o rezygnację z tego przejścia, podobnie jak przy ul. Marchotła.		Planowane przejście dla pieszych jest zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi warunkami i standardami zachowania bezpieczeństwa.
103.	Wniosek o zwiększenie nasadzeń do dwóch za każde drzewo.		Liczba nasadzeń będzie zwiększona w stosunku do liczby wskazanej w decyzji środowiskowej, choć będzie to poniżej poziomu 1:2. Prace będą prowadzone w uzgodnieniu z ZZM.
104.	Pytanie o to jak będzie podłączona wytworzona infrastruktura rowerowa do już istniejącej.		Opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie brakujących fragmentów ścieki rowerowej w pobliżu ul. Dobrego Pasterza zostanie zlecone w ramach Programu Budowy Ścieżek Rowerowych w 2024 r. po zabezpieczeniu środków finansowych.
105.		Co ze ścieżką rowerowa która kończyć się będzie na pętli w Mistrzejowicach? Będzie kiedyś kontynuacja i zrobiony dojazd do Zalewu w Zesławicach?	Trwa etap projektowy dla ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Jancarza, która połączy ścieżki rowerowe wykonywane w ramach KST IV z istniejącą ścieżką rowerową wzdłuż ul. Srebrnych Orłów. Realizacja robót budowlanych planowana jest na lata 2024-2025 pod warunkiem zabezpieczenia środków finansowych w Programie Budowy Ścieżek Rowerowych. Obecnie nie ma w planach opracowania dokumentacji projektowej i realizacji robót budowlanych do Zalewu w Zesławicach.
106.	Wniosek o rozważenie działań, które mogłyby zapobiec korkowaniu się ul. Bohomolca i ul. Dobrego Pasterza, przy dwukrotnym przecięciu jej przez tramwaj i budowie przejść. Jednym z wnioskowanych wyjść jest skręt w prawo w al. Bora Komorowskiego i zdjęcie ruchu z ul. Dobrego Pasterza. Mieszkańcy wskazywali, że jest to metoda ograniczenia tranzytu przez osiedla.		Jest to aktualnie przedmiotem analizy specjalistów w Urzędzie Miasta Krakowa.

107.	Wnioskowano o zmniejszenie ilości przystanków, by przyspieszyć przejazd tramwaju.		Lokalizacja przystanków jest opracowywana z uwzględnieniem zapewnienia dostępności do nich dla jak największej liczby mieszkańców. Ponieważ przedmiotowy obszar charakteryzuje się gęstą zabudową mieszkaniową wysoką oraz dużymi generatorami ruchu (strefa biurowa, centra handlowe, kino, park wodny) w celu zapewnienia jak najlepszej obsługi przystanki musiały zostać zagęszczone.
108.	Wniosek o przedstawienie organizacji ruchu w rejonie ul. Reduta.		Aktualnie trwają prace związane z projektowaniem i zatwierdzaniem organizacji ruchu.
109.	Wniosek o przedstawienie organizacji ruchu w rejonie ul. Kwartowej.		Aktualnie trwają prace związane z projektowaniem i zatwierdzaniem organizacji ruchu.
110.	Wniosek o budowę zawrotki w rejonie Domosfery, umożliwiającej odciążenie ruchu.		Pytanie zostało szczegółowo omówione na spotkaniach informacyjnych z zaprezentowaniem graficznym braku możliwości wprowadzenia takiego rozwiązania z uwagi na ograniczenia terenowe. Wymaga to przebudowy w ramach osobnego zadania inwestycyjnego.
111.	Wniosek o przedstawienie planowanego programu wycinek oraz jego zgodności z przepisami chroniącymi przyrodę.		Szczegółowa inwentaryzacja istniejącej szaty roślinnej wraz z opisem ich stanu oraz mapami znajduje się na naszej stronie (Tom 16.1 Gospodarka Zielenią): https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
112.		W jakim konkretnie okresie planowana jest wycinka drzew na poszczególnych etapach budowy? Czy wzięto pod uwagę trwający okres lęgowy ptaków?	Wykonawca od momentu przejęcia terenu budowy jest w gotowości do rozpoczęcia tych prac. Prace planujemy na 3 miesiące. Wzięto pod uwagę okres lęgowy ptaków, nad robotami czuwa zatrudniony na te potrzeby ornitolog.
113.	Prośba o przedstawienie ilości wycinek i nasadzeń.		Za każde drzewo, które zostanie usunięte w wyniku kolizji z infrastrukturą, przewidujemy nowe nasadzenia - wszystkie na terenie inwestycji. Projekt

			<p>gospodarki drzewostanem uwzględnia również dobór gatunków drzew, które są odporne na zanieczyszczenia, suszę, przemarzanie i zasolenie, w celu kompensacji ewentualnych utraconych drzew. Dodatkowo w miejsce 8 015 m² krzewów przeznaczonych do usunięcia pojawi się 10 308 m² nowej zieleni niskiej. Projekt nasadzeń dostępny jest na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/</p>
114.		Ile drzew na odcinku, o którym rozmawiamy dziś, zostanie usunięta po stronie os. Oświecenia?	Zostaną usunięte 53 drzewa oraz 36 na pętli Mistrzejowice.
115.	Wniosek o przedstawienie wpływu stacji trafo przy ul. Marchołta na wycinkę i hałas.		Praca stacji jest bezgłówna i nie ma żadnego wpływu na generowanie hałasu. Wycięte zostaną 2 drzewa.
116.	Jak inwestycja wpłynie na gatunki chronione, które są blisko obszaru objętego budową?		Na obszarze inwestycji i obszaru oddziaływania nie stwierdzono gatunków chronionych roślin. W zakresie chronionych gatunków zwierząt, które znajdują się poza obszarem inwestycji w obszarze oddziaływania, na etapie ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko nie stwierdzono negatywnego wpływu na populację tych gatunków. Oddziaływanie inwestycji na gatunki chronione w obszarach sąsiadujących z budową nie powinno wywierać istotnego negatywnego wpływu na stan ochrony ich populacji, zarówno na etapie jej realizacji jak i eksploatacji.
117.		Czy określono, ile śladu węglowego zostanie wytworzone z ramach inwestycji?	Na etapie realizacji inwestycji zostanie oszacowany ślad węglowy określony na podstawie wykonanych przedmiarów robót w oparciu o wskaźniki emisji w zależności od użytych materiałów budowlanych. Przygotowanie takiej analizy będzie możliwe po zamknięciu etapu prac projektowych i przygotowaniu niezbędnych w tym zakresie przedmiarów.

118.		Czy można prosić o link do wizualizacji tej inwestycji?	Po zakończeniu spotkań z mieszkańcami i naniesieniu zmian w projekcie będziemy mogli zaprezentować Państwu wizualizacje inwestycji. Będą dostępne na naszej stronie internetowej: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl
119.		Pytanie o planowaną wymianę instalacji gazowej na terenie Prądnika Czerwonego, czy w przypadku uszkodzeń trawników, nasadzeń miasto będzie rekompensowało ewentualne zniszczenia?	Tak, wykonawca przywróci teren objęty pracami do stanu pierwotnego.
120.		Czy skręt tramwaju w al. Jana Pawła II będzie faktycznie wykorzystywany do celów tylko na wypadek awarii tramwaju?	Niewykluczone jest w przyszłości wykorzystywanie tej relacji przez liniowe tramwaje.
121.		Czy przebudowana pętla będzie tylko początkiem i końcem dla linii jeżdżących tramwajów z niej i do niej? Czy np. osoba wsiadającą na os. Piastów i jadącą do centrum będzie się musiała przesiąść na pętli czy płynnie dojedzie jedną linią do centrum?	W przypadku skierowania linii 52 po nowej trasie, będzie ona docierać do Osiedla Piastów.
122.		Czy planuje się sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu Bohomolca z ul. Reduta? Są problemy z wyjazdem z Reduta w stronę Mistrzejowic. Jakież plany na ułatwienie nam tego wyjazdu z ul. Reduta w lewo?	Sygnalizacja świetlna nie jest planowana z uwagi na zwartość skrzyżowania. Sygnalizacja świetlna zwykle zmniejsza ogólną przepustowość skrzyżowania oraz wymaga powiązania geometrii i organizacji ruchu do planowanego programu sygnalizacji, co skutkuje rozszerzeniem przebudowy układu drogowego. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu wnioskuje o przebudowę skrzyżowania do postaci małego ronda, które jest bezpieczną i przyjazną użytkownikom formą skrzyżowania. W związku ze stanowiskiem Wykonawcy i Inwestora, wykracza to poza zakres projektu, jednakże projektant przewidział korekty skrzyżowania, polegające na wydzieleniu pasa do skrętu w lewo z ul. Bohomolca. Pewna, trudna do oszacowania poprawa wyjazdu w lewo będzie mogła nastąpić ze względu na filtrowanie potoku

			ruchu przez planowane przejście dla pieszych przez ul. Bohomolca.
123.		Czy od ul. Dobrego Pasterza do pętli Mistrzejowice nie będzie żadnych ekranów?	Ostateczna ilość ekranów zależy od porealizacyjnej analizy akustycznej.
124.		Czy wyjazd z Reduty mógłby być szerszy, bo tam też jak ktoś jedzie w lewo na ul. Bohomolca to się korkuje?	Ze względów bezpieczeństwa (wzajemne przesłanianie pojazdów oczekujących na wlocie podporządkowanym – ograniczenie widoczności) na skrzyżowaniu zwykłym nie wykonuje się tego typu poszerzeń.
125.		Do Ł. Franka: ten odcinek już teraz się korkuje ze względu na te przejścia. Ile razy przejeżdża Pan tym odcinkiem w godzinach korków?	Brak informacji, o lokalizacji której dotyczy pytanie. Co do zasady wskazujemy, jednak, że przejścia dla pieszych są konieczne za zapewnienia właściwego funkcjonowania układu i zapewnienia dojazdów do przystanków komunikacji zbiorowej. Kluczowym aspektem projektowania przejść dla pieszych jest zadbanie o bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. W związku z czym w obrębie przejść dla pieszych wprowadzane są rozwiązania z wyspami azylu.
126.		Czy przejście dla pieszych, ścieżka rowerowa przy ul. Bohomolca i ul. Reduta nie spowoduje korków przy wyjeździe z ul. Reduta w stronę ul. Bohomolca? Czy nie można przesunąć tego przejścia w stronę Kurzei?	Lokalizacja przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów ma na celu ułatwienie wyjazdu z ul. Reduta (wyjazd w cieniu ww. przejścia i przejazdu – piesi/rowerzyści zatrzymują ruch na ul. Bohomolca, ułatwiając wyjazd z ul. Reduta).
127.		Czy można zastosować sygnalizację z sygnalizatorami sekundowymi w miejscu przecinania się linii tramwajowej z ul. Dobrego Pasterza jak również ul. Bohomolca? Dzięki temu kierowcy mogliby bardziej dynamicznie pokonywać te skrzyżowania przez co zmniejszyłyby się korki w tym miejscu.	Nie można zastosować liczników czasu sygnału zielonego/czerwonego w miejscu przecięcia torowiska przez ul. Bohomolca ze względów formalnych oraz braku merytorycznych podstaw do takiego rozwiązania: - przepisy dopuszczają stosowanie liczników wyłącznie z sygnalizacją stałoczasową, natomiast na przejeździe działa sygnalizacja wzbudzana

			(czerwone dla pojazdów tylko wówczas, gdy do przejazdu zbliża się lub korzysta tramwaj) - liczniki nie wpływają w zauważalny sposób na przepustowość, ograniczając elastyczność działania sygnalizacji.
128.		Zgodnie z Państwa stanowiskiem budowa tramwaju w tunelu pod ul. Dobrego Pasterza byłaby zbyt kosztowna, czy zatem brano pod uwagę wariant budowy linii tramwajowej w jezdni ul. Dobrego Pasterza wraz z ograniczeniem ruchu samochodów indywidualnych po tej ulicy (wjazd tylko dla mieszkańców tego rejonu oraz KMK), jednocześnie należałoby wykonać bezpośrednie połączenie z ul. Bohomolca z estakady obok CH Serenada w al. Bora Komorowskiego.	Ul. Dobrego Pasterza stanowi wspólny odcinek dla linii KST IV i premetra - tramwaju szybkiego. W przypadku obu linii, zważywszy na ich rolę w systemie transportowym Krakowa, dąży się do uzyskania maksymalnej bezkolizyjności ich przebiegu, aby zwiększyć szybkość przemieszczania się. Prowadzenie linii tramwajowej w jezdni ul. Dobrego Pasterza, nawet w sytuacji ograniczenia ruchu kołowego, nie byłoby dobrym rozwiązaniem. Rozwiązania ruchowe oraz sposób organizacji i rozkładu ruchu na sieć miejską wykonano w oparciu o model ruchu oraz analizy. Oczywiście badania te wskazują konieczność rozwoju kolejnych elementów układu drogowego jednak przy budowie tramwaju założono te inwestycje, które są niezbędne do jego funkcjonowania a proponowany we wniosku zakres w sposób znaczący odbiega od podstawowych założeń DUŚ i kontraktu.
129.		Proszę o uzasadnienie wprowadzenia kolejnego przejścia dla pieszych (dodatkowo bez sygnalizacji) na odcinku pomiędzy ul. Dobrego Pasterza oraz ul. Marchołta? Już obecnie w godzinach szczytu ruch samochodowy na ul. Bohomolca na odcinku do ul. Książnica jest bardzo utrudniony - głównie przez duży ruch pieszy na dwóch przejściach obok ul. Książnica. Często wjazd w ul. Bohomolca z ul. Dobrego Pasterza czy ul. Jurczaka jest niemożliwy pomimo zielonego światła ze względu na brak miejsca za skrzyżowaniem. Przekucie ul. Bohomolca tramwajem i dodatkowym	Zgodnie z obowiązującymi preferencjami dla ruchu pieszego oraz uprzywilejowaniem transportu zbiorowego oraz ruchu pieszego wykonano przejścia dla pieszych po obu stronach peronu, co służy minimalizacji dróg dojazdu. Lokalizacja winna wynikać z analizy minimalizacji dróg dojazdu źródło-cel oraz dostępności przystanku. Zastosowane rozwiązanie ma na celu efektywną i sprawną obsługę pasażerów oraz minimalizację mieszania się potoków ruchu pieszego (o różnych

		<p>prześciem dla pieszych całkowicie sparaliżuje tę ulicę, jak i dalej ul. Dobrego Pasterza i ul. Jurczaka. Dodatkowo proszę o rozważenie wprowadzenia sygnalizacji świetlnej (odpowiedniego skoordynowanej) na istniejących już przejściach.</p>	<p>celach i motywacjach) w obszarze peronu przystankowego.</p>
<p>130.</p>		<p>Czy można byłoby uniknąć wszystkich problemów zgłaszanych przez mieszkańców podczas konsultacji, gdyby zamiast naziemnej linii tramwajowej, powstało metro?</p>	<p>W pierwszej kolejności należy wskazać, że metro swoją konstrukcją bardziej przypomina kolej (i podlega przepisom kolejowym) niż tramwaj. Tym samym zasadniczo są to dwa różne systemy transportu, rządzące się innymi uwarunkowaniami i wymaganiami. Oba systemy charakteryzują się wysoką zdolnością przewozową, jednakże dotychczas przeprowadzone analizy i studia, nie wykazały, aby generowane potoki pasażerskie w Krakowie uzasadniałyby budowę znacznie droższego i wydajniejszego systemu, jakim jest metro. Prognozowana liczba pasażerów wskazuje, że w warunkach krakowskich wystarczającym rozwiązaniem jest budowa linii tramwajowych/premetra. Jednocześnie należy wskazać, że budowa metra wiąże się również z wieloma utrudnieniami i niedogodnościami. O ile sam tunel może być drążony metodą górniczą, a więc bez większego wpływu na powierzchnię terenu (mimo wszystko konieczne jest monitorowanie odkształceń powierzchni terenu i wpływu budowy na budynki, aby mieć pewność, że realizacji przebiega zgodnie z założeniami projektowymi), tak budowa stacji, dodatkowych wyjść ewakuacyjnych i wentylatori szlakowych, wymaga wykonania wykopów otwartych, a więc całkowitej ingerencji w zagospodarowanie powierzchni terenu. Dodatkowo wykonywanie ścianek szczelnych i szczelinowych</p>

			<p>będących elementami tych budowli, jest procesem długotrwałym i generującym duży hałas podczas realizacji.</p> <p>Tym samym można stwierdzić, abstrahując od istotnie większych kosztów inwestycyjnych, że budowa metra może nie być tak uciążliwa jak budowa linii tramwajowej, jednak może nieść za sobą inne problemy i zagrożenia np. takie jak budowa ww. budowli (stacje, wentylatornie, wyjścia ewakuacyjne) w miejscach, które przy budowie linii tramwajowej mogłyby pozostać poza terenem inwestycji. Budowa metra wymaga też szczegółowego rozpoznania hydrogeologicznego, tak aby zaprojektować rozwiązania, które zapobiegą odwodnieniu terenu. Należy zaznaczyć, że koszty budowy metra byłyby zdecydowanie wyższe od kosztów budowy linii tramwajowej w poziomie terenu.</p>
131.		Czy będzie możliwe zaprojektowanie wyjazdu z ul. Bohomolca bezpośrednio w al. Bora Komorowskiego?	Tak, jest to technicznie możliwe w realizacji jako osobna inwestycja miejska. ZDMK wnioskuje o umieszczenie takiego zadania w budżecie miasta (w ramach list rankingowych).
132.		Jak będzie odbywał się ruch rowerowy w obu kierunkach na ul. Krzesławickiej? Czy to będą wydzielone ścieżki na rowery? Czy to będzie ruch otwarty? Czy może strefa zamieszkania?	Na odcinku ul. Krzesławickiej przewidziano wspólny ciąg samochodowy i rowerowy ruch zgodnie z wyznaczonymi trasami w przekroju jezdni. Zdecydowano o takim rozwiązaniu ze względu na funkcję ulicy dojazdu do kilku nieruchomości i ulicy zamkniętej zakończonej placem do zawracania.
133.		Czy zostanie połączona ścieżka rowerowa na ul. Dobrego Pasterza między przystankami „Park Wodny” – „os. Oświecenia”?	Zgodnie z informacją zawartą w piśmie TA.464.1.69.2021 (3) w ramach którego została wydana opinia Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie (pismo stanowiące ostateczną opinię audytu rowerowego dostępne jest na stronie

			<p>https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/budowa-linii-tramwajowej-kst-etap-iv-ul-meissnera-mistrzejowice wskazane zostało, że Zespół stoi na stanowisku, iż projektowany układ musi zostać powiązany z istn. infrastrukturą wzdłuż ul. Bohomolca oraz Dobrego Pasterza. Inwestor zadania (ZDMK) przekazał, iż łącznie takie zostanie zrealizowane w ramach innego zdanienia oraz, że prace zostaną zrealizowane w tym samym czasie co budowa odcinków ddr przewidziana w ramach obecnie opracowanego projektu KST IV.</p> <p>W zakresie brakujących fragmentów ścieżki rowerowej w pobliżu ul. Dobrego Pasterza – opracowanie dokumentacji projektowej zostanie zlecone w ramach Programu Budowy Ścieżek Rowerowych w 2024 r. po zabezpieczeniu środków finansowych.</p>
--	--	--	--

Spotkanie BC2**19 czerwca – dla rejonu ul. Meissnera**

	Pytania podczas spotkania	Pytania z chaty	Odpowiedź
134.	Wniosek o przedstawienie analiz ruchu.		Prognozy ruchu dostępne są na stronie internetowej inwestycji: https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/materialy-na-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami/
135.	Prośba o weryfikację czy mapy użyte do projektowania są zgodne z rzeczywistością.		Zostało to zweryfikowane.
136.	Pytanie o wskazanie. Tego kto zdecydował i dlaczego o takim przebiegu linii do Mistrzejowic.		Pierwszy etap konsultacji odbył się w 2015 roku. Wówczas zdecydowano się na wybór ok. 4,5-kilometrowej trasy, biegnącej niemal na całej długości wzdłuż istniejących ulic, przecinającej trzy istotne dla systemu komunikacyjnego Krakowa rondo i wpinającej się w istniejące torowisko do Nowej Huty na skrzyżowaniu ul. Meissnera i al. Jana Pawła II.
137.		Dlaczego przy budowie skrzyżowania ul. Mogilska – ul. Lema – ul. Meissnera nie zaprojektowano od razu skrzyżowania linii tramwajowej?	Dla tego odcinka zostało przygotowane studium, które potwierdziło zasadność budowy tej linii. Kontynuacja prac zależna jest od możliwości finansowych miasta.
138.	Pytanie o planowaną marszrutyzację.		Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie będzie się starał zachować możliwie najbardziej dopasowaną ofertę przewozową do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Obecnie rozważa się zmianę funkcjonowania linii 182 oraz 482 po otwarciu trasy tramwajowej do Mistrzejowice z uwagi na fakt, że ich przebieg będzie pokrywał się z nowym torowiskiem tramwajowym na odcinku Mistrzejowice – Rondo Młyńskie. Ostateczne decyzje w tym zakresie jeszcze nie zapadły i będą uzależnione od kształtu sieci Komunikacji Miejskiej w Krakowie w momencie oddawania nowej trasy tramwajowej.

139.	Wniosek o rezygnację z przejścia dla pieszych w rejonie Miechowity.		Wniosek jest analizowany.
140.	Pytanie, czy profil torowiska pozwoli na sprawną i szybką jazdę tramwajów.		Tak, odpowiada wszystkim normom technicznym.
141.	Wniosek o znaczną redukcję wycinki drzew.		Wycinka drzew zostanie zminimalizowana do bezpośrednich kolizji. Stosowane będą metody pracy, które minimalizują wpływ na drzewa - np. przewierthy w miejsce rozkopów.
142.		Ile wcześniej mieszkańcy będą informowani o zmianach organizacyjnych podczas budowy linii tramwajowej? Gdzie będzie można znaleźć informacje o takich zmianach?	O zmianach organizacji ruchu kołowego mieszkańcy będą informowani 7 dni wcześniej. Informacje będą dostępne na naszej stronie internetowej tramwajdomistrzejwic.pl, w mediach społecznościowych, radiu (Radio Kraków), prasie (Gazeta Krakowska) oraz na tablicach informacyjnych rozwieszonych w mieście.
143.		Jak mieszkańcy ul. Brzechwy, przyległych uliczek oraz mieszkańcy ulic Marchołta, Sabaty, Reduty będą mogli korzystać z przystanku Park Wodny w trakcie I etapu tymczasowej organizacji ruchu?	Będą mogli korzystać tak samo jak do tej pory, nie będzie zmiany w sposobie poruszania się mieszkańców.
144.		W jakiej formie będzie odbywał się ruch na odcinku od Bohomolca do Ronda Barei. Czy będzie to wahadłowo, na tzw. lizak, światła? Czy będzie jeden pas?	Aktualnie opracowywana jest organizacji ruchu na czas budowy.
145.		Czy uważacie Państwo, że społeczeństwo w wystarczający sposób zostało poinformowane o inwestycji?	Tak.
146.		Odpowiedź odnośnie wzrostu ruchu spowodowanego napływem ludności z powodu wojny nie uznają za satysfakcjonującą. Nie powiedział Pan, aby model przewidywał wojnę i napływ tyłu ludzi, a rok 2021 badań przepustowości to zdecydowanie wcześniejszy okres. Czy były robione badania ruchu na wszystkich odcinkach inwestycji po kwietniu 2022?	W tym czasie nie opracowywano prognoz ruchu.

147.		Czy ZDMK będzie wymagało odrębnego uzgodnienia z firmą Gülermak podczas projektowania sieci w obrębie planowanego torowiska oraz bezpośrednio pod nim? Jeśli tak, to czy takie uzgodnienie będzie dodatkowo płatne?	Uzgodnienie projektów wykonawczych w zakresie sieci realizowane jest z poszczególnymi jednostkami branżowymi. Pobieranie opłat uzależnione jest od polityki finansowej gestorów. ZDMK nie pobiera opłat za wydawane przez siebie uzgodnienia.
148.		Kiedy zostanie zlikwidowana brama na ul. Aliny?	Pytanie do właściciela bramy ul. Aliny, zakres ten nie jest objęty naszą realizacją.
149.		Jaki jest sens wprowadzania pasa do prawoskrętu w ul. Sadowa na wysokości bloku Pilotów 22, skoro na ul. Sadowa ma być wprowadzony ruch jednokierunkowy na prawie całej jej długości w kierunku od skrzyżowania ulic Młyńska Boczna/Dzielskiego do ul. Pilotów (odcinek dwukierunkowy ul. Sadowa ma być od ul. Pilotów do drogi wewnętrznej prowadzącej do bloków Młyńska 2, 4 i 6) - zgodnie z projektem nr IR-02.7221.516.2020 wykonanym na zlecenie Miejskiego Inżyniera Ruchu ("PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU W ZWIĄZKU Z WPROWADZENIEM STREFY TEMPO 30 WRAZ Z WYZNACZENIEM PASÓW POSTOJOWYCH ORAZ ODCINKÓW O RUCHU JEDNOKIERUNKOWYM NA ULICACH: XX PIJARÓW, AKACJOWA, DZIELSKIEGO, MŁYŃSKA BOCZNA, SADOWA, PILOTÓW W KRAKOWIE").	Wprowadzenie prawoskrętu zostało poprzedzone uzgodnieniami z MIR, ZDMK oraz ZTP. Obecnie z uwagi na równoległe prowadzone zmiany w organizacji ruchu poza naszym zadaniem, temat będzie podlegał powtórnej analizie na etapie zatwierdzania stałej organizacji ruchu.
150.		Na ostatnim spotkaniu Pan Projektant stwierdził, iż jest możliwość poprowadzenia ciepłociągu pod tunelem oraz w taki sposób, aby uniknąć wycinki drzew przy parkingu Meissnera 4 i 6. Postuluję zatem taką zmianą projektu, aby tej wycinki uniknąć.	Przebieg sieci ciepłowniczej wynika z możliwości dostępu do terenu oraz warunków technicznych projektowania sieci ciepłych. Trasa ciepłociągu została szczegółowo i wielokrotnie przeanalizowana oraz w sposób optymalny zaplanowana z uwzględnieniem przebiegu pozostałej infrastruktury i warunków uzgodnienia Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej. Trasa i jego geometria w planie i profilu musi uwzględniać charakterystykę pracy cieplnej działającej w wysokich temperaturach i w związku z tym koniecznych do stosowania

			komparatorów. Trasy sieci ciepłowniczej powinny umożliwiać najłatwiejszy sposób ich eksploatacji i zgodnie z warunkami technicznymi należy unikać ich układania pod konstrukcjami inżynierskimi.
151.		Czy można zwęzić drogę rowerową oraz chodnik? Jeżdżę tędy bardzo często i nie mam wrażenia abyśmy tu potrzebowali "autostrady pieszo-rowerowej.	Decyzja o zawężeniu szerokości chodnika oraz drogi rowerowej należy do ZDMK, ZTP i MIR. Obecne rozwiązania posiadają komplet koniecznych i wymaganych przepisami prawa uzgodnień.
152.		Czy można drogę dla rowerów zaprojektować w istniejącej drodze dojazdowej wzdłuż parkingów przy ul. Meissnera 4 i 6? Takie rozwiązania są stosowane – przykład – wyznaczona DDR przez parking Wydziału Ogrodnictwa UR przy al. 29-listopada, lub DDR przez parking przy biurowcu Biprostal, ul. Kijowska. Wtedy odpada budowa DDR przy jezdni ul. Meissnera.	Pytanie zostało szczegółowo wyjaśnione na etapie spotkań informacyjnych, z uwagi, że droga wewnętrzna i miejsca parkingowe są własnością wspólnoty mieszkaniowej SM. Ugorek, lokalizacja DDR na wewnętrznym terenie wspólnoty wymagałaby zgody wszystkich mieszkańców.
153.		Czy przy skrzyżowaniu ul. Młyńska-ul. Bohaterów Wietnamu projektowana jest sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych przez młyńską? obecnie sygnalizacji nie ma. czy nie uważają Państwo że zwężenie pasów ruchu do 3.0m (zgodnie z klasą drogi i projektowanym ograniczeniem prędkości) nie spowoduje zwiększenia bezpieczeństwa pieszych?	Na skrzyżowaniu została zaprojektowana sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych.
154.		Dlaczego ekrany nie są budowane na Starym mieście?	Pytanie nie dotyczy omawianej inwestycji.
155.		Czy jest badanie ankieta, ile osób jest za inwestycją, ile przeciw? Z całym szacunkiem, ale obserwując konsultacje, rozmawiając z mieszkańcami różnych części linii, zdecydowana większość jest przeciw. Patrząc na ogromne zwiększenie ruchu drogowego w ostatnie dwa lata, lepiej iść w przyszłość: Metro!	W trakcie pierwszego etapu konsultacji, które odbyły się w 2015 roku – 63 proc. mieszkańców opowiedziało się za realizacją inwestycji. Wówczas ostatecznie zdecydowano się na wybór ok. 4,5-kilometrowej trasy, biegnącej niemal na całej długości wzdłuż istniejących ulic, przecinającej trzy istotne dla systemu komunikacyjnego Krakowa rondo i wpinającej się w istniejące torowisko do Nowej Huty na skrzyżowaniu ul. Meissnera i al. Jana Pawła II.

156.		Dlaczego na ulicy Pilotów proponowany jest dodatkowy pas prawoskrętu wewnątrz osiedlową ulicę Sadzawki? Ta ulica nie jest w stanie unieść ruchu a wręcz ruch jest przewidziany do ograniczania w tym miejscu.	Prawoskręt z ul. Pilotów w ul. Sadzawki należy rozpatrywać w szerszej perspektywie całego układu komunikacyjnego ronda Młyńskiego, dla którego z uwagi na tworzące się w tym rejonie korki utworzono dłuższą strefę buforową przed skrzyżowaniem dla pojazdów wjeżdżających na rondo w kierunku ul. Pilotów lub skręcających w lewo w ul. Meissnera.
157.		Jak walczy ZZM o naszą zieleni?	Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, w ramach swoich zadań statutowych, wdrażając nowoczesne rozwiązania dla optymalnego wykorzystania świadczonych przez zieleni usług ekosystemu, zarządza terenami zieleni stanowiącymi własność, współwłasność lub pozostających we władaniu Gminy Miejskiej Kraków albo Skarbu Państwa, zajmuje się planowaniem oraz bieżącym utrzymaniem zieleni wysokiej (drzew i krzewów), zieleni niskiej (trawników, kwietników itp.) oraz utrzymaniem i doposażaniem w ramach bieżącego utrzymania obiektów małej architektury związanych z zielenią w pasach drogowych, ponadto podejmuje działania interwencyjne (w zakresie wynikającym z ustawy o ochronie przyrody) dotyczące utrzymania we właściwym stanie drzew i krzewów rosnących na nieruchomościach będących w zarządzie jednostki, natomiast na trasie projektowanego tramwaju do Mistrzejowic przesadził jesienią 2022 roku i wiosną 2023 roku 29 drzew, objętych obecnie monitorowaniem i pielęgnacją.
158.		Co z prawoskrętem na ul. Dobrego Pasterza w Bora Komorowskiego? Czy ta inwestycja zostanie wykonana przed rozpoczęciem inwestycji tramwaju tak aby umożliwić ruch w trakcie budowy?	Przewidujemy w trakcie naszych prac przy jednym z etapów COR tymczasowo wykonać prawoskręt z ul. Dobrego Pasterza w al. Bora-Komorowskiego.

