Łukasz Wantuch 01.06.2023

Radny Miasta Krakowa

Interpelacja

Prof. Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie

Otrzymałem wczoraj bardzo interesujący i konkretny raport od organizacji Akcja Ratunkowa dla Krakowa, dotyczący wycinki drzew pod budowę tramwaju do Mistrzejowic (dołączam go do interpelacji) . Jest on przygotowany profesjonalnie i szczegółowo, z uwzględnieniem każdego drzewa planowanego do wycinki. Takie zestawienie daje konkretną wiedzę, jest bardzo potrzebne i widać, że została włożona ogromna praca w jego powstanie, za co dziękuję jego autorom. Chciałbym jednak poznać stanowisko drugiej strony, czyli projektanta. Zawsze należy dać szansę wypowiedzenia się obu stronom, aby poznać rzeczywistą sytuację. Dlatego proszę o przesłanie tego dokumentu do niego z wnioskiem o odpowiedź w takiej samej formule jak raport- czyli opis każdego drzewa, podanie numeru, lokalizacji na mapie oraz powodu wycinki i czy możliwe jest rozwiązanie alternatywne.

Tylko w ten sposób możemy ostatecznie, merytorycznie i uczciwie rozstrzygnąć spór związany z budową tramwaju.

Z wyrazami szacunku

Łukasz Wantuch

Radny Miasta Krakowa

# TRAMWAJ NA MISTRZEJOWICE (KST IV)

RAPORT Z DRUGIEGO AUDYTU SPOŁECZNEGO

ANALIZA OK. 300 DRZEW MOŻLIWYCH DO ZACHOWANIA NA ODCINKU

OD SKRZYŻOWANIA MEISSNERA/JANA PAWŁA II DO RONDA MŁYŃSKIEGO







*autor zdjęć: Janusz Świątek*

**Kraków, 05.2023 r.**
**Inicjatywa Tramwaj na Mistrzejowice**

**W niniejszym dokumencie przeanalizowano możliwość wprowadzenia zmian projektowych (oraz zasadność rozwiązań wprowadzonych w projekcie) na ulicy Meissnera - na odcinku od skrzyżowania z al. Jana Pawła II, aż do r. Młyńskiego.**

**Na odcinku odpowiadającym ok. ⅓ planowanej długości całej inwestycji wytypowaliśmy do zachowania około 300 drzew. Jest to możliwe po wprowadzeniu niewielkich zmian, które wskazujemy w dalszej części dokumentu. Nierzadko zmiany te polegają na pozostawieniu istniejących chodników i dróg rowerowych bez przesuwania ich obok w miejsce, gdzie rosną drzewa.**

**Jesteśmy zdumieni, że nakładem wolontaryjnej pracy społecznej jesteśmy dokładnie wskazać konieczne zmiany, a osoby odpowiedzialne za inwestycję wartą 2 mld złotych przez półtora roku nie były w stanie tego zrobić. Jeżeli przyjmiemy, że także na kolejnych częściach - od Ronda Młyńskiego, przez ul. Dobrego Pasterza, ul. Bohomolca aż do pętli w Mistrzejowicach można dokonać niezbędnych korekt, to zdecydowana większość z 1059 drzew będzie możliwa do zachowania.**

**Dziś pytamy Pana Prezydenta, Zarząd Dróg Miasta Krakowa i wykonawcę firmę Gulermak:**

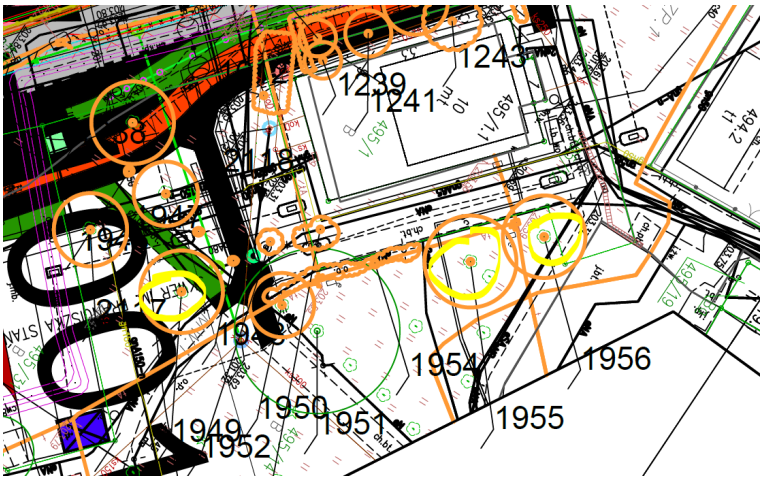
- Czy faktycznie powinno być to zadanie strony społecznej…?
- Jakie konkretne zmiany zostały wprowadzone przez projektanta w ciągu całego ostatniego roku i jaki procent drzew udało się dzięki temu ocalić?
- Czy i w jaki sposób pracę projektanta nadzoruje Zarząd Dróg Miasta Krakowa…?
- Czy faktycznie musimy wycinać drzewa, które NIE KOLIDUJĄ Z NICZYM…?

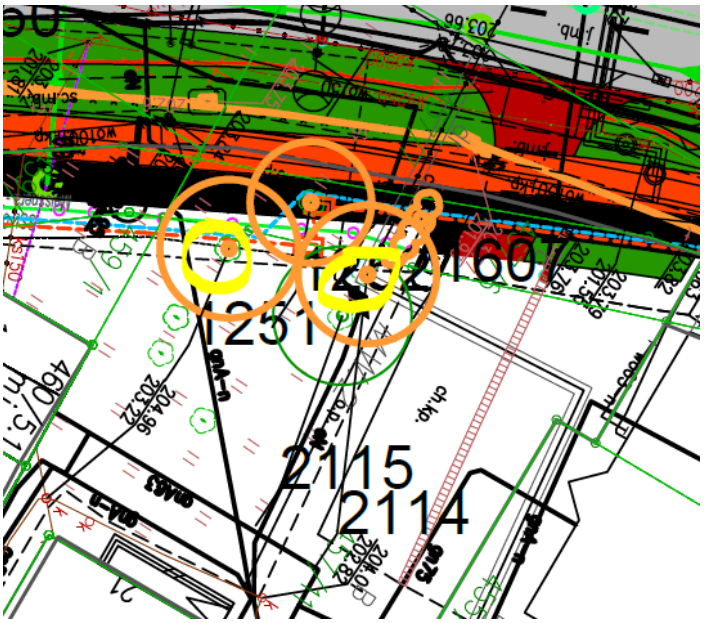
**Jakie są nasze postulaty?**

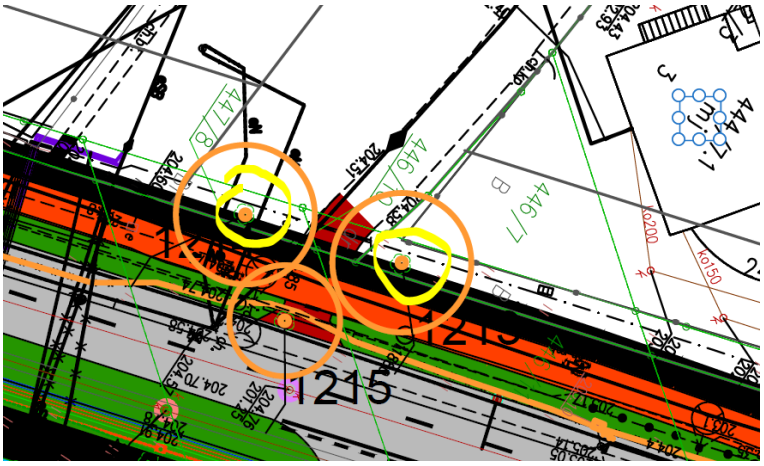
- Domagamy się, aby przekazanie terenu wykonawcy zostało wstrzymane do czasu wprowadzenia niezbędnych zmian (jak również dostosowania projektu do wymogów PFU - Planu Funkcjonalno-Użytkowego - np. szer. pasów ruchu - oraz Polecenia Zmiany nr 3 );
- Żądamy zachowania większości z drzew planowanych do wycinki. Bezpośrednio z linią tramwajową koliduje zaledwie ok. 340 szt. drzew.
- Wnosimy o odchudzenie projektu poprzez ograniczenie inwestycji do wykonania wyłącznie linii tramwajowej oraz modernizacji tych fragmentów jezdni, które kolidują z przebiegiem tramwaju (kolejny raz - zgodnie z PFU i wymogami przetargowymi!)
- Postulujemy rzetelne informowanie mieszkańców o trwającym projekcie, zamiast nachalnej i bezpardonowej propagandy.

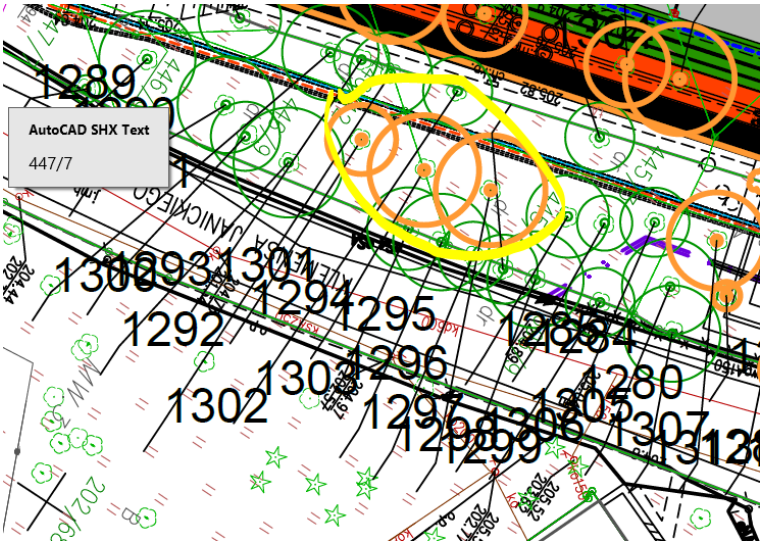
*Jest to już drugi dokument zawierający audyt społeczny. Pierwszy został opublikowany w lutym 2022 r. wraz z listem otwartym 16 krakowskich organizacji pozarządowych do prezydenta Jacka Majchrowskiego.*

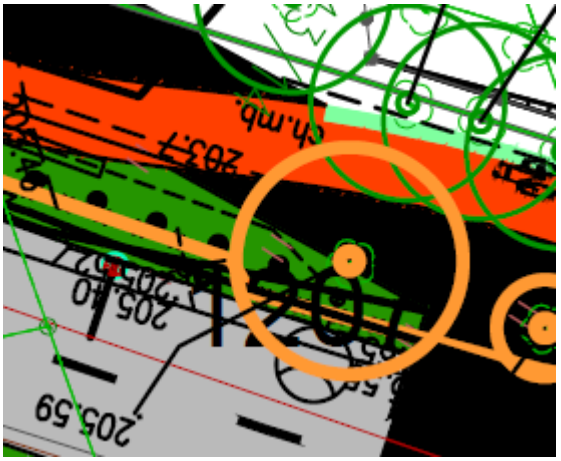
**Cz. 1. - Ulica Meissnera – odcinek od skrzyżowania z Mogilską do ulicy Ugorek**

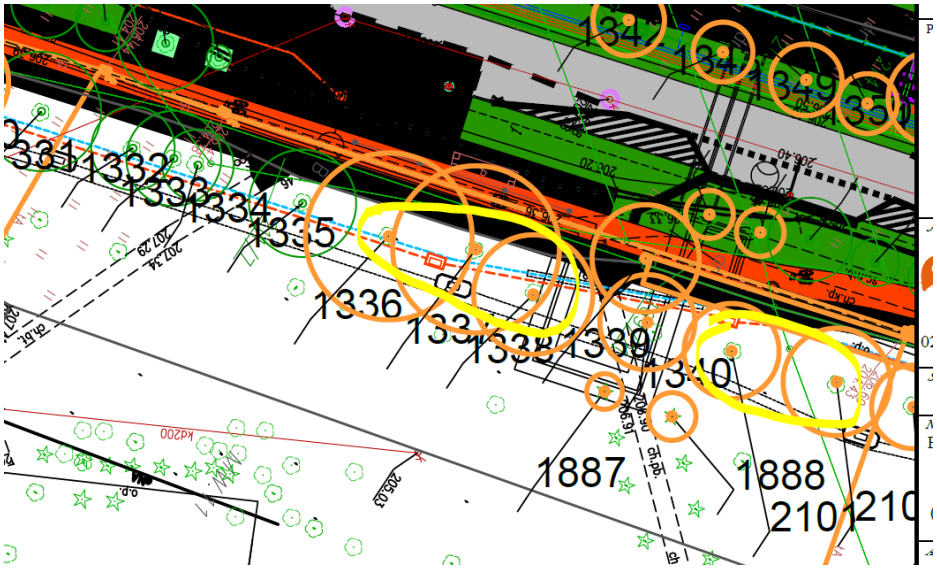
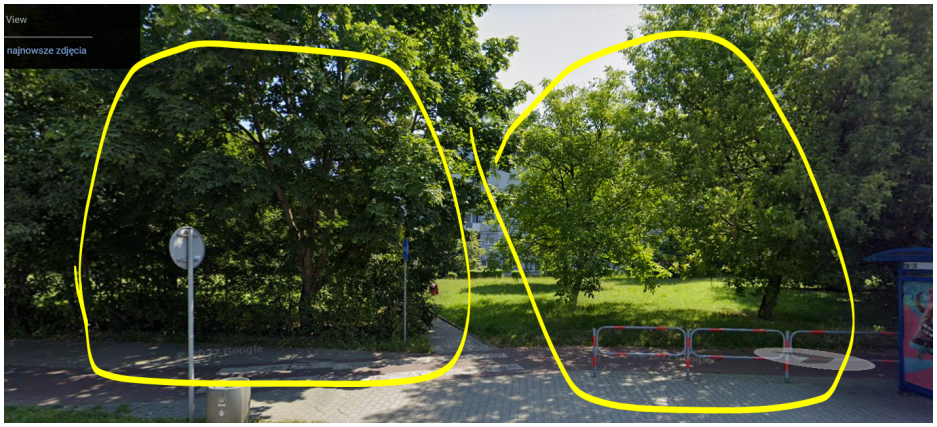
| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 1949, 1955, 1956 |
| Nazwa drzewa: | 1949, 1956: Klon pospolity; 1955: Wierzba biała |
| Wielkość drzewa: | 1949: Obwód drzewa: 103 cm; Wysokość drzewa: 11 m<br>1955: Obwód drzewa: 413 cm; Wysokość drzewa: 20 m<br>1956: Obwód drzewa: 162 cm; Wysokość drzewa: 17 m |
| Rodzaj kolizji: | **Nie ma kolizji z niczym** - wycinka to wymysł projektanta zieleni<br>  <br>  |
| Sposób rozwiązania: | Odstąpienie od wycinki. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 1251, 2114 |
| Nazwa drzewa: | 1251, 2114: Dąb czerwony |
| Wielkość drzewa: | 1251: Obwód drzewa: 110 cm; Wysokość drzewa: 12 m<br>1936: Obwód drzewa: 111 cm; Wysokość drzewa: 10 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 1213, 1214 |
| Nazwa drzewa: | Lipa drobnolistna |
| Wielkość drzewa: | 1213: Obwód drzewa: 125 cm; Wysokość drzewa: 12 m<br>1214: Obwód drzewa: 123 cm; Wysokość drzewa: 10 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowanym chodnikiem i instalacją elektroenergetyczną:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji elektroenergetycznej oraz punktowe zawężenie chodnika i drogi rowerowej (do 2m) lub przesunięcie chodnika i drogi rowerowej bliżej jezdni – zwężenie zieleńca. |

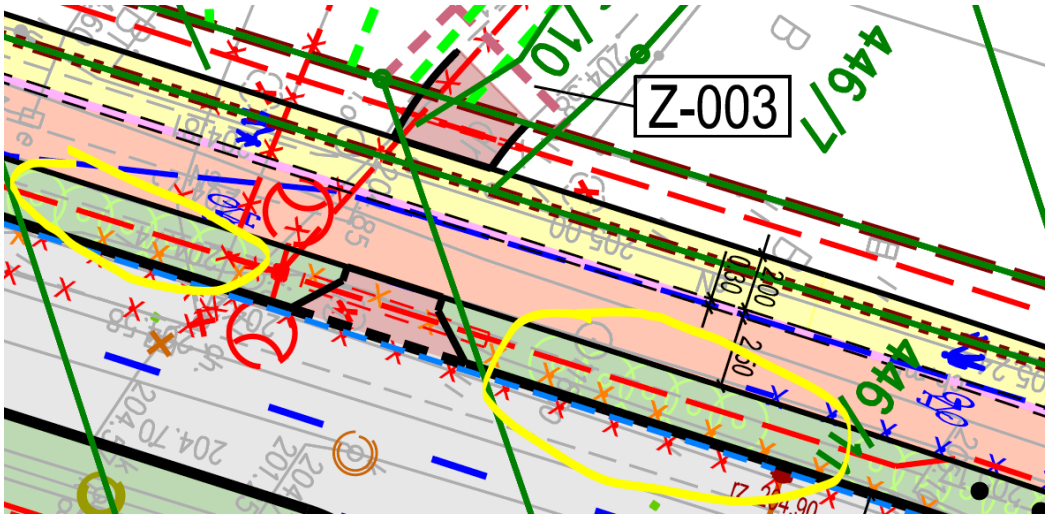
| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 1294, 1295, 1299 |
| Nazwa drzewa: | 1294: Robinia akacjowa<br>1295: Klon zwyczajny<br>1299: Jesion wyniosły |
| Wielkość drzewa: | 1294: Obwód drzewa: 79 cm; Wysokość drzewa: 15 m<br>1295: Obwód drzewa: 107 cm; Wysokość drzewa: 15 m<br>1299: Obwód drzewa: 100 cm; Wysokość drzewa: 12 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 1207 |
| Nazwa drzewa: | Klon jawor |
| Wielkość drzewa: | Obwód drzewa: 87 cm; Wysokość drzewa: 10 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z chodnikiem:<br>  <br>  |
| Sposób rozwiązania: | Możliwość zwężenia chodnika i wykonania „okienka na drzewo”. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 1336, 1337, 1338, 2101, 2102 |
| Nazwa drzewa: | 1336, 2101, 2102: Klon jawor<br>1337: Klon jesionolistny<br>1338: Orzech włoski |
| Wielkość drzewa: | 1336: Obwód drzewa: 184 cm; Wysokość drzewa: 16 m<br>1337: Obwód drzewa: 114 cm; Wysokość drzewa: 14 m<br>1338: Obwód drzewa: 85 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>2101: Obwód drzewa: 136 cm; Wysokość drzewa: 12 m<br>2102: Obwód drzewa: 107 cm; Wysokość drzewa: 10 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną:<br>  <br><br>  <br> |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej. |

**Dodatkowe uwagi ogólne - pozostałe aspekty techniczne i związane z zielenią dla odcinka nr (1):**

Projekt wycinek zieleni jest przygotowany w sposób nieczytelny i niedokładny. Numery drzew do wycinek nie są dobrze oznaczone na planie sytuacyjnym. Odniesienia do opisów potrafią być poprzesuwane a numeracja nie po kolei.




Pozostałe małe drzewa, które są młode i w dobrym stanie fitosanitarnym powinny zostać przesadzone.

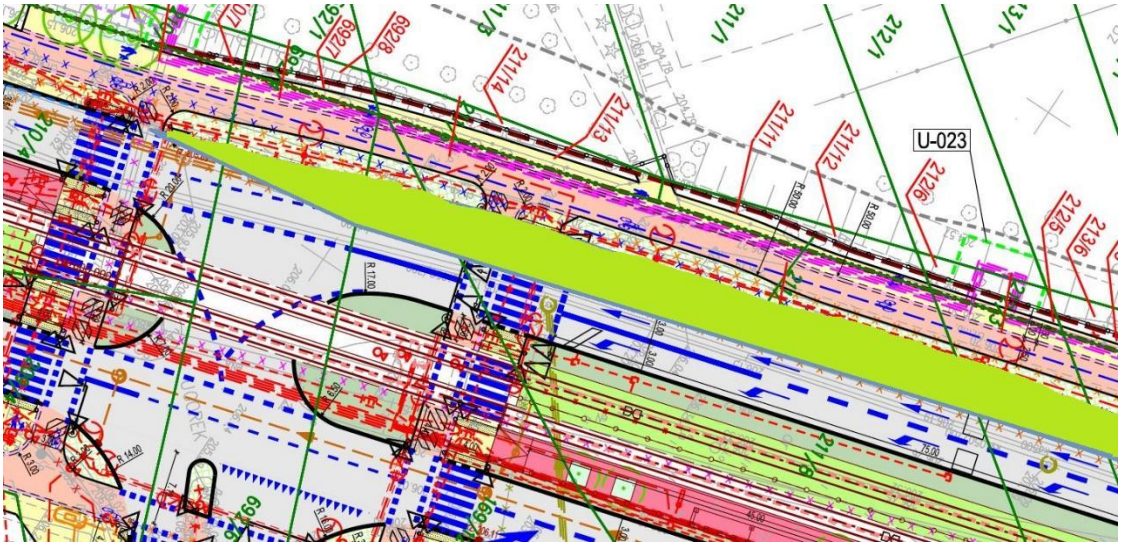
Na odcinku ulicy Meissnera, od skrzyżowania z ul. Śliczną do skrzyżowania z ul. Ugorek należy przyjąć przekrój ulicy zgodnie z aktualnym Poleceniem Zmiany nr 3 *(„Przyjąć przekrój poprzeczny ulicy zgodny z obecną stałą organizacją ruchu tj. 2×1 plus pasy postojowe.”*), zamiast utrzymywać przekrój 2x2 (6,50m).

Na wielu odcinkach można przesunąć jezdnię wschodnią bliżej torowiska tramwajowego (ograniczając nieznacznie pas zieleni między jezdnią a torowiskiem) oraz skorygować przebieg drogi rowerowej i ciepłociągu (oraz innych instalacji) tak, aby jezdnia i chodnik/ DDR przebiegały w +/- istniejącym miejscu, a nie były projektowane w miejscu istniejących szpalerów drzew obok. Powinno to znacząco ograniczyć wycinki zieleni wzdłuż wschodniej strony ul. Meissnera, szczególnie w rejonie budynków Włodkowicza 1 i 2:




W przykładzie jw. pozwoli to ograniczyć wycinkę zieleni o ok. 25 egzemplarzy.

Dlaczego na skrzyżowaniu ul. Meissnera z ul. Ugorek na jezdni zachodniej planuje się budowę dedykowanego pasa do lewoskrętu, skoro na wcześniejszym odcinku w stronę północną mamy przekrój: pas ruchu + pas do parkowania? Wystarczyłoby organizacją ruchu zmienić układ pasów na: pas do skrętu w lewo + pas do jazdy na wprost bez zbędnego przebudowywania jezdni zachodniej ul. Meissnera:




Dzięki temu można by zachować ok. 20 egzemplarzy drzew (w tym szpaler drzew pod kościołem), przy zachowaniu dedykowanego pasa do skręt w lewo.

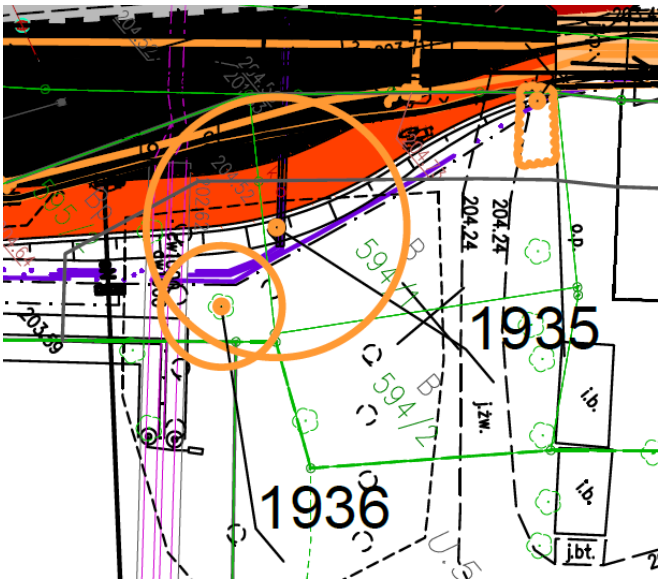
Projektowane pasy ruchu na jezdniach ul. Meissnera, Ślicznej, Łąkowej, Ugorek powinny być ponadto projektowane zgodnie z wymaganiami *„Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie" (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.)* – tzn. pasy ruchu na drodze klasy Z o szerokości 3,00m i skrajny prawy pas o szerokości 3,25m jako dostosowany do ruchu autobusów KMK i ew. pojazdów ciężarowych.

Na ul. Ślicznej, Łąkowej i Ugorek nie ma i nie będzie ruchu ciężkich pojazdów, po co zaprojektowano niezgodne z aktualnym rozporządzeniem oraz dokumentacją przetargową pasy ruchu o szer. 3,5 m?

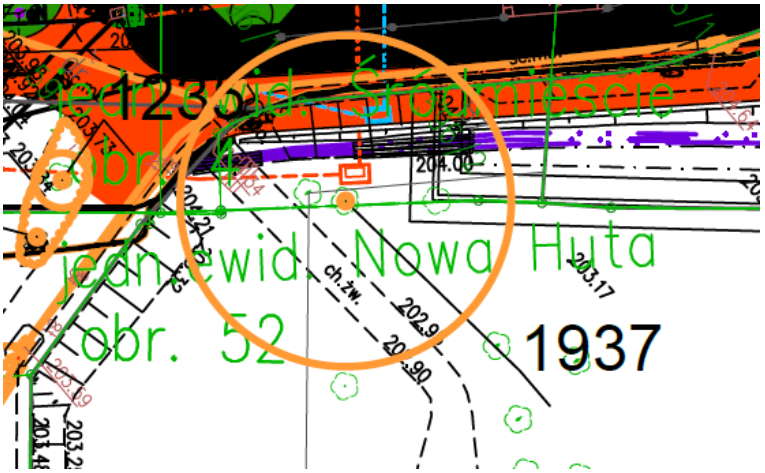
## Cz. 2. - Rejon skrzyżowania ul. Meissnera z al. Jana Pawła II

Rejon ten był przebudowywany podczas wcześniejszego remontu ciągu ulic. Mogilska - Jana Pawła II.

Projektantowi tamtej inwestycji udało zachować się wszystke widoczne poniżej drzewa. Obecnie… “nie da się”.

| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 1935 i 1936 |
| Nazwa drzewa: | Klon jesionolistny |
| Wielkość drzewa: | 1935: Obwód drzewa: 308 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>1936: Obwód drzewa: 127 cm; Wysokość drzewa: 10 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją elektroenergetyczną i drogą rowerową:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji elektroenergetycznej oraz zawężenie drogi rowerowej do 2,5 m. |

Drzewo na skwerze Pilota Pirxa - przetrwało remont ulicy Mogilskiej, ale czy przetrwa inwestycję w formule PPP nadzorowaną przez ZDMK…?

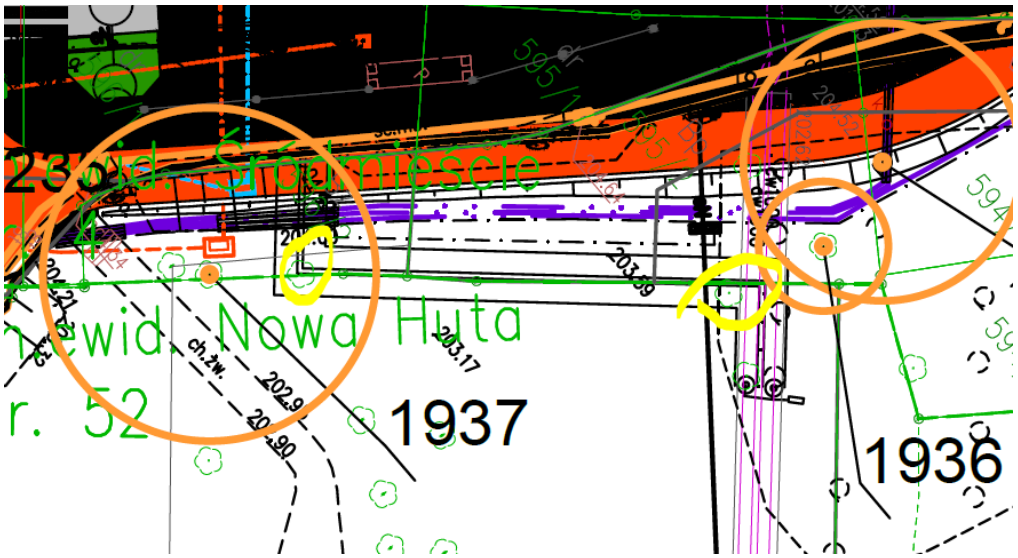
| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 1937 |
| Nazwa drzewa: | Klon pospolity |
| Wielkość drzewa: | Obwód drzewa: 248 cm<br>Wysokość drzewa: 11 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 1899 (zły opis na planie wycinek – pomyłka z 1898) |
| Nazwa drzewa: | Jesion wyniosły |
| Wielkość drzewa: | Obwód drzewa: 107 cm<br>Wysokość drzewa: 14 m |
| Rodzaj kolizji: | <u>Nie ma kolizji z niczym. Wycinka to wymysł projektanta zieleni!</u><br>  <br><br>  |
| Sposób<br>rozwiązania: | Odstąpienie od wycinki. |

**Dodatkowe uwagi ogólne - pozostałe aspekty techniczne i związane z zielenią dla rejonu nr (2):**

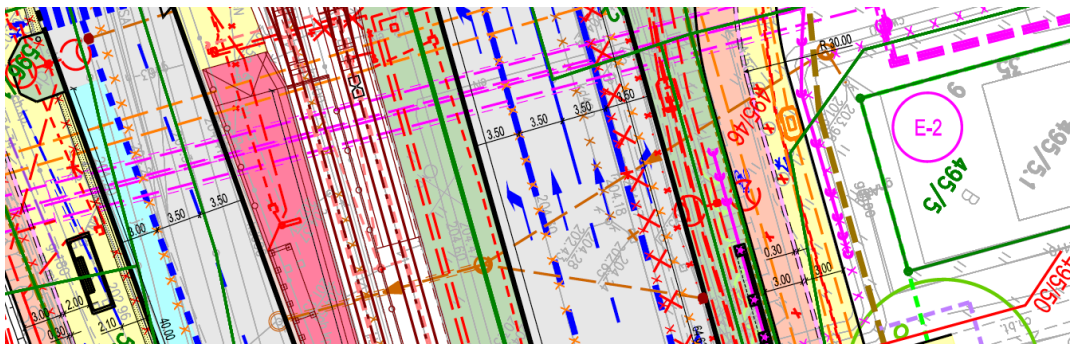
Projekt wycinek zieleni jest przygotowany w sposób nieczytelny i niedokładny. Numery drzew do wycinek nie są dobrze oznaczone na planie sytuacyjnym. Odniesienia do opisów potrafią być poprzesuwane a numeracja nie po kolei.

Niewiadomą pozostaje kwestia wycinka pod ciepłociąg po stronie południowej. Te drzewa znajdują się na trasie ciepłociągu, a nie ma ich w wykazie drzew do usunięcia. Ewidentny błąd projektanta lub zmieniono przebieg ciepłociągu czego nie pokazano na aktualnych projektach.




Pozostałe małe drzewa, które są młode i w dobrym stanie fitosanitarnym powinny zostać przesadzone.

Dlaczego pomiędzy jezdnią północną al. Jana Pawła II,a drogą rowerową i chodnikiem zaprojektowano pas zieleni o szerokości co najmniej 3 m? Przysuwając ekran akustyczny bliżej jezdni **(jak jest to obecnie)** można ograniczyć wycinki drzew i terenów zielonych przy budynkach mieszkalnych.



# CZY WIESZ, ŻE….?

Czy przepustowość skrzyżowania na Wieczystej pozwoli na sprawne prowadzenie ruchu tramwajowego szczególnie w relacji skrętnej? Według opracowania Studium linii tramwajowej w ul. Lema (które było załącznikiem do przetargu na linię tramwajową KST IV) już wskazywano:

- W przypadku skrzyżowania Lema – al. Jana Pawła II już w stanie istniejącym występuje przesycenie sieci zarówno w godzinach szczytu porannego jak i popołudniowego. Efekt przesycenia jest szczególnie odczuwalny dla relacji skrętnych z al. Jana Pawła II głównie za sprawą priorytetowej obsługi tramwajów
- Jak wykazują przeprowadzone analizy, wprowadzenie dodatkowych relacji tramwajowych nawet przy zachowaniu istniejących przekroi na wlotach skrzyżowania spowoduje bardzo duże utrudnienia dla ruchu kołowego. Przy założonych natężeniach ruchu kołowego i tramwajowego, jedynym rozwiązaniem zapewniającym dobre warunki ruchu jest rozwiązanie dwupoziomowe.

**Podobne uwagi przekazywał również zespół Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu…**

A teraz wyobraźmy sobie…

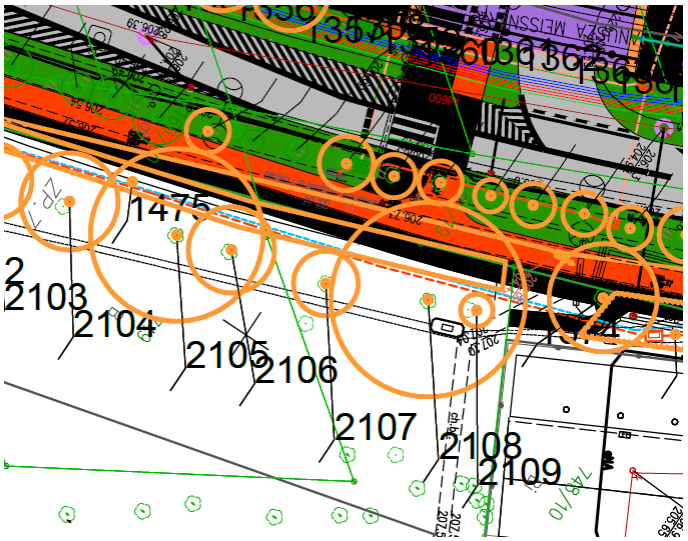
- 40 tramwajów na godzinę (max. zgodnie z projektem) - czyli średnio tramwaj co półtorej minuty skręcających z Meissnera w kierunku Mogilskiej i Jana Pawła II;
- dodajmy do tego KOLEJNE kilkadziesiąt tramwajów jadących wzdłuż Mogilskiej - Jana Pawła II;
- dodajmy do tego ruch samochodowy;
- nie zapominajmy o ruchu rowerowym i pieszym, często pozostającym w kolizji z relacjami prawoskrętnymi;

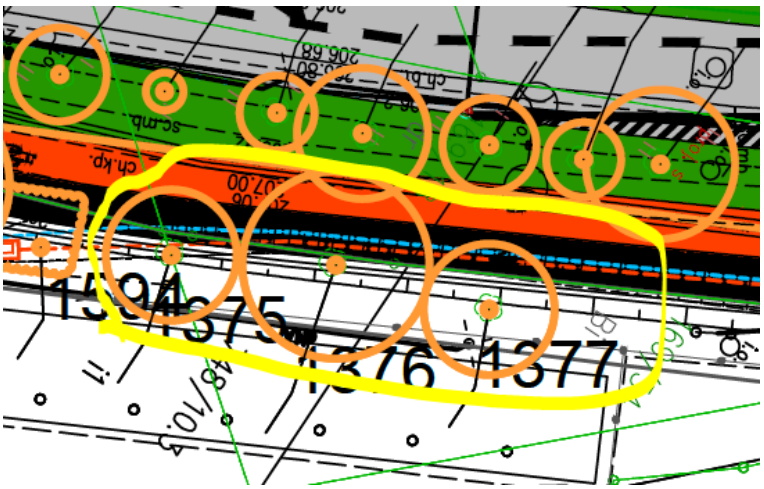
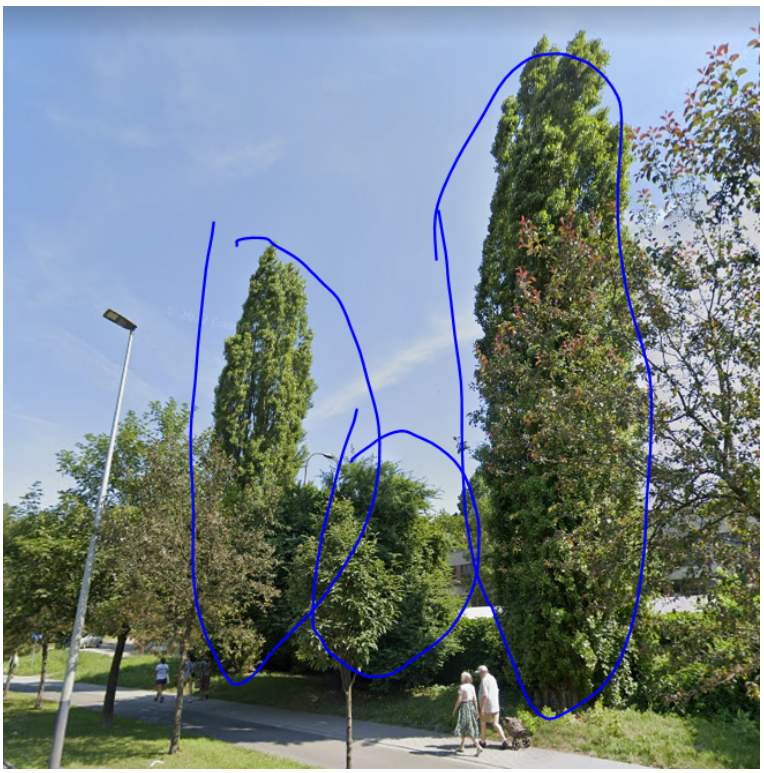
**Czy faktycznie zaprojektowane skrzyżowanie przeniesienie prognozowany ruch, czy też ruch tramwajowy (ale również samochodowy, pieszy i rowerowy) zostanie całkowicie zablokowany i to miejsce będzie stanowić wąskie gardło w układzie linii tramwajowych Krakowa?**

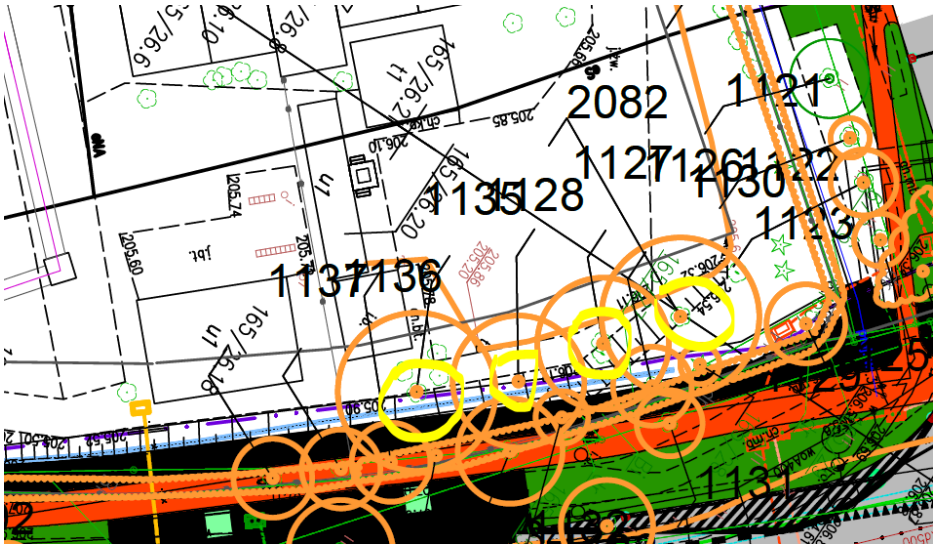
Projektowane pasy ruchu na jezdniach ul. Mogilskiej, al. Jana Pawła II i Meissnera powinny być projektowane zgodnie z wymaganiami *„Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”* (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.) – tzn. pasy ruchu na drodze klasy Z o szerokości 3,00m i skrajny prawy pas o szerokości 3,25 - 3,50m jako dostosowany do ruchu autobusów KMK i ew. pojazdów ciężarowych. Dostosowanie wlotów ul. Mogilskiej oraz al. Jana Pawła (wymóg przetargowy!) pozwoli ograniczyć zajętość terenu inwestycji nawet o 1,5 m!

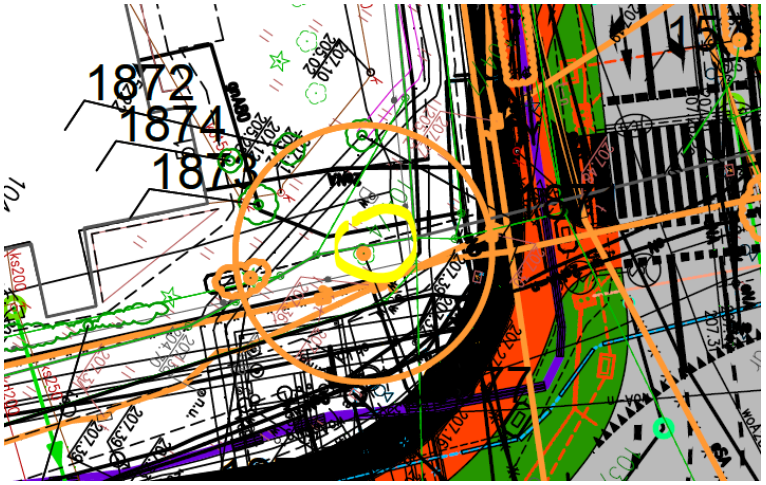
***#JakOniBudują***

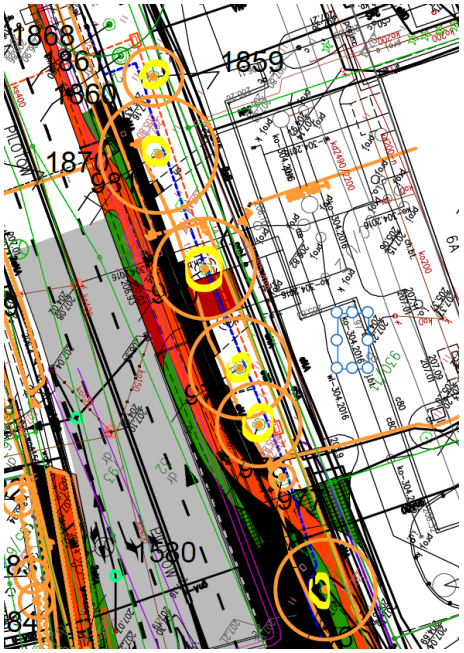
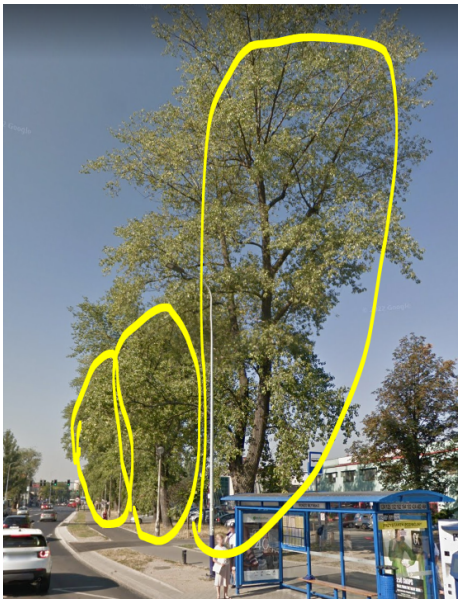
**Cz. 3. - Ulica Meissnera – odcinek od skrzyżowania z Ugorek do ronda Młyńskiego**

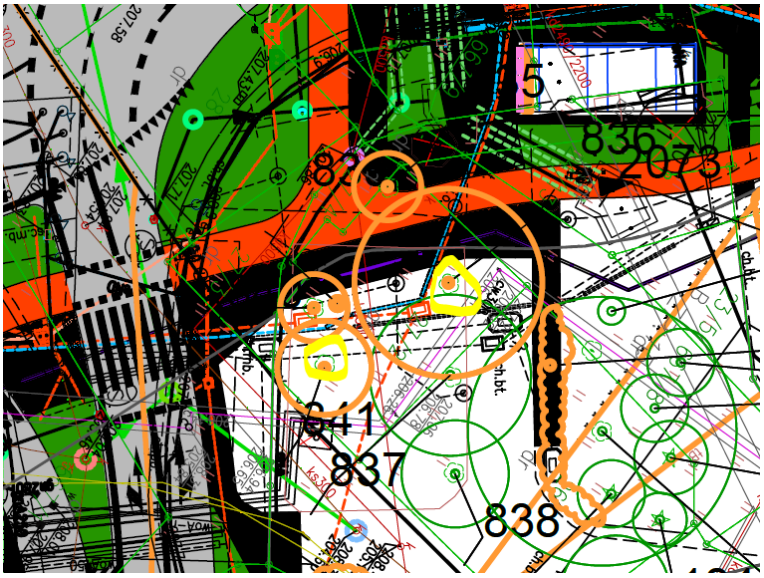
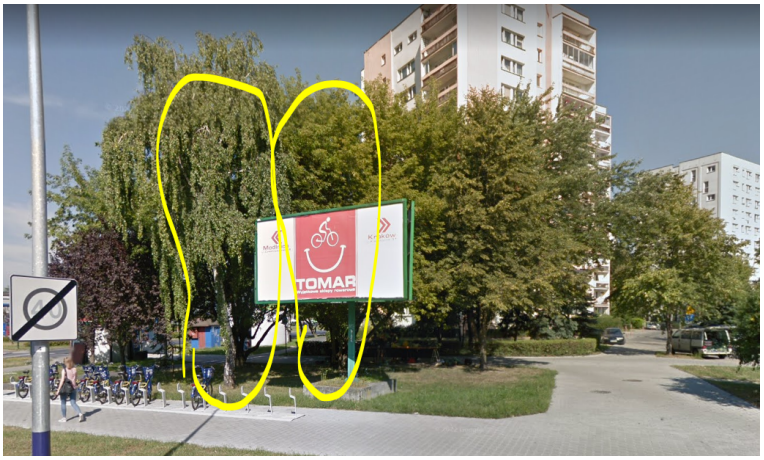
| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 2103, 2104, 2105, 2106, 2018 |
| Nazwa drzewa: | 2103, 2106: Klon jawor,<br>2104: Orzech włoski,<br>2105, 2108: Wierzba żałobna |
| Wielkość drzewa: | 2103: Obwód drzewa: 107 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>2104: Obwód drzewa: 158 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>2105: Obwód drzewa: 191 cm; Wysokość drzewa: 16 m<br>2106: Obwód drzewa: 83 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>2108: Obwód drzewa: 190 cm; Wysokość drzewa: 16 m |
| Rodzaj kolizji: | Nie ma kolizji z niczym. Wycinka to wymysł projektanta zieleni!<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Odstąpienie od wycinki. |

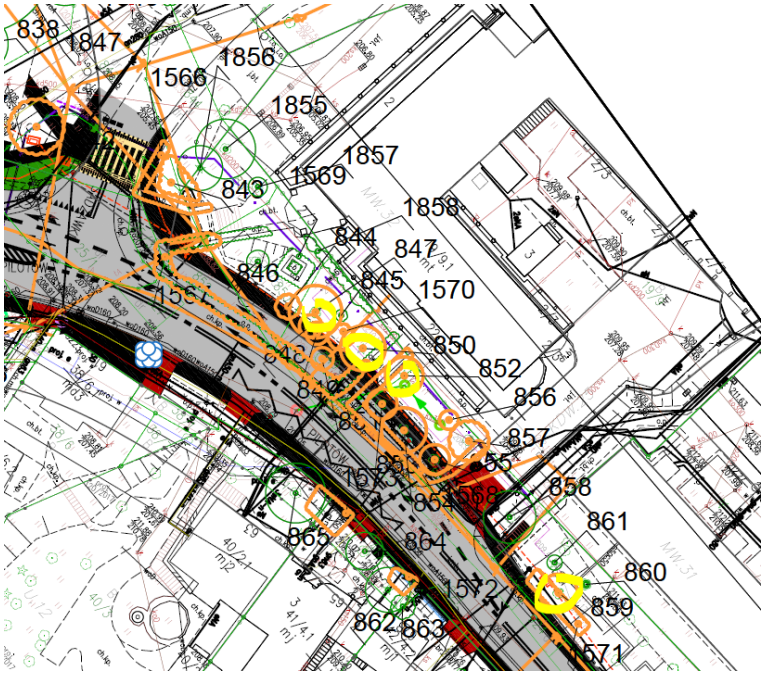
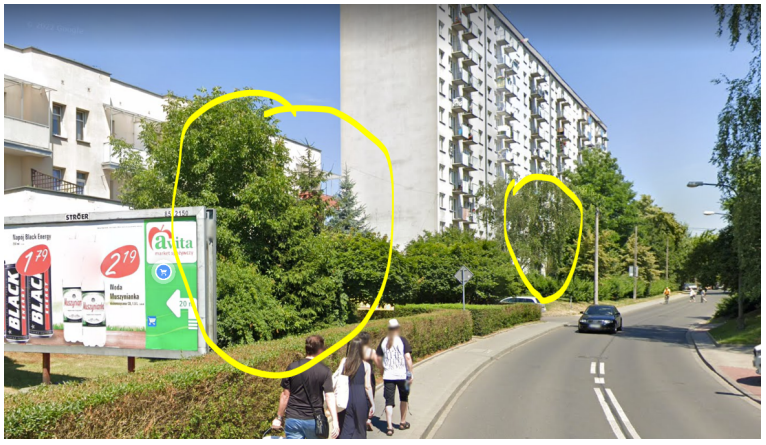
| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 1375, 1376, 1377 |
| Nazwa drzewa: | 1375, 1377: Topola czarna<br>1376: Śliwa |
| Wielkość drzewa: | 1375: Obwód drzewa: 318 cm; Wysokość drzewa: 18 m<br>1376: Obwód drzewa: 136 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>1377: Obwód drzewa: 324 cm; Wysokość drzewa: 18 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną i chodnikiem:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej oraz korekta przebiegu chodnika i drogi rowerowej. Przysunięcie drogi rowerowej i chodnika bliżej jezdni. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 1128, 1135, 1127, 1130 |
| Nazwa drzewa: | 1127, 1128: Topola czarna,<br>1130, 1135: Kasztanowiec zwyczajny, |
| Wielkość drzewa: | 1127: Obwód drzewa: 144 cm; Wysokość drzewa: 12 m<br>1128: Obwód drzewa: 203 cm; Wysokość drzewa: 18 m<br>1130: Obwód drzewa: 89 cm; Wysokość drzewa: 10 m<br>1135: Obwód drzewa: 77 cm; Wysokość drzewa: 7 m |
| Rodzaj kolizji: | Dla dwóch drzew kolizja z projektowaną instalacją elektroenergetyczną, <u>dla dwóch drzew nie ma kolizji z niczym.</u><br>  <br><br>  <br> |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji elektroenergetycznej oraz odstąpienie od wycinek. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 2077 |
| Nazwa drzewa: | Klon srebrzysty |
| Wielkość drzewa: | Obwód drzewa: [nieznany] cm; Wysokość drzewa: 15 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną:<br>  <br><br>  |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 976, 978, 979, 980, 981, 1859 |
| Nazwa drzewa: | 976, 978, 979, 980, 981: Topola czarna,<br>1859: Kasztanowiec zwyczajny |
| Wielkość drzewa: | 976: Obwód drzewa: 260 cm; Wysokość drzewa: 22 m<br>978: Obwód drzewa: 228 cm; Wysokość drzewa: 22 m<br>979: Obwód drzewa: 248 cm; Wysokość drzewa: 21 m<br>980: Obwód drzewa: 277 cm; Wysokość drzewa: 22 m<br>981: Obwód drzewa: 320 cm; Wysokość drzewa: 22 m<br>1859: Obwód drzewa: 144 cm; Wysokość drzewa: 7 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną oraz elektroenergetyczną:<br>  <br>  |
| Sposób<br>rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej oraz elektroenergetycznej. |

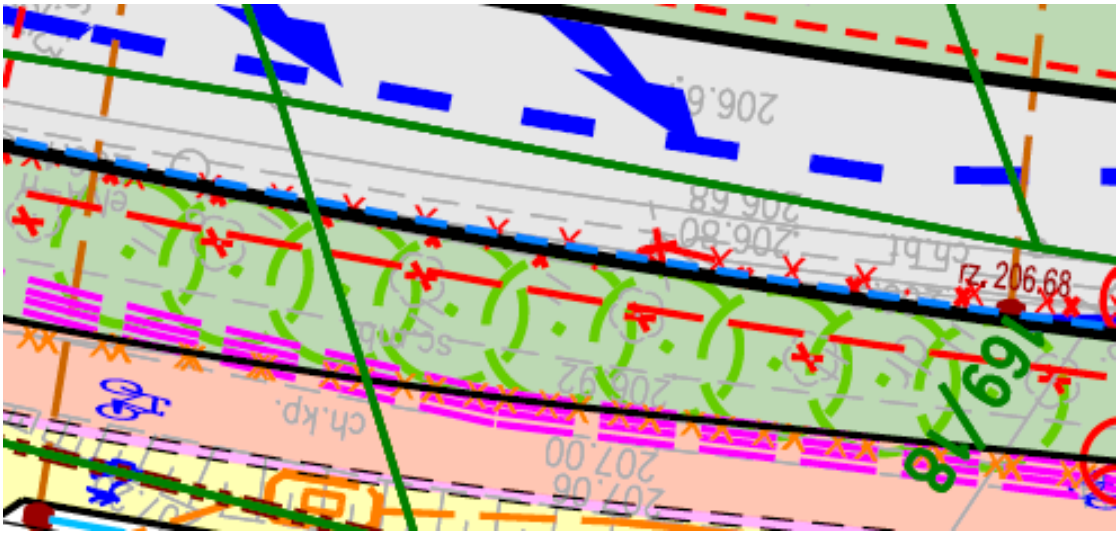
| | |
|---|---|
| Nr drzewa z inwentaryzacji: | 836, 841 |
| Nazwa drzewa: | 836: Klon jesionolistny,<br>841: Brzoza brodawkowata |
| Wielkość drzewa: | 836: Obwód drzewa: 466 cm; Wysokość drzewa: 12 m<br>841: Obwód drzewa: 113 cm; Wysokość drzewa: 12 m |
| Rodzaj kolizji: | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną:<br>  <br><br>  <br> |
| Sposób rozwiązania: | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej. |

| | |
|---|---|
| Nr drzewa<br>z inwentaryzacji: | 847, 850, 852, 859 |
| **Nazwa drzewa:** | 847: Orzech włoski,<br>850: Świerk pospolity,<br>852: Świerk kłujący,<br>859: Lipa drobnolistna |
| **Wielkość drzewa:** | 847: Obwód drzewa: 80 cm; Wysokość drzewa: 8 m<br>850: Obwód drzewa: 54 cm; Wysokość drzewa: 8 m<br>852: Obwód drzewa: 85 cm; Wysokość drzewa: 9 m<br>859: Obwód drzewa: 53 cm; Wysokość drzewa: 6 m |
| **Rodzaj kolizji:** | Kolizja z projektowaną instalacją teletechniczną i elektroenergetyczną:<br>  <br><br>  |
| **Sposób rozwiązania:** | Przesunięcie projektowanej instalacji teletechnicznej i elektroenergetycznej. |

**Dodatkowe uwagi ogólne - pozostałe aspekty techniczne i związane z zielenią dla rejonu nr (3):**

Analogicznie, jak w przypadku wcześniejszych odcinków, projekt wycinek zieleni jest przygotowany w sposób nieczytelny i niedokładny. Numery drzew do wycinek nie są dobrze oznaczone na planie sytuacyjnym. Odniesienia do opisów potrafią być poprzesuwane a numeracja nie po kolei.

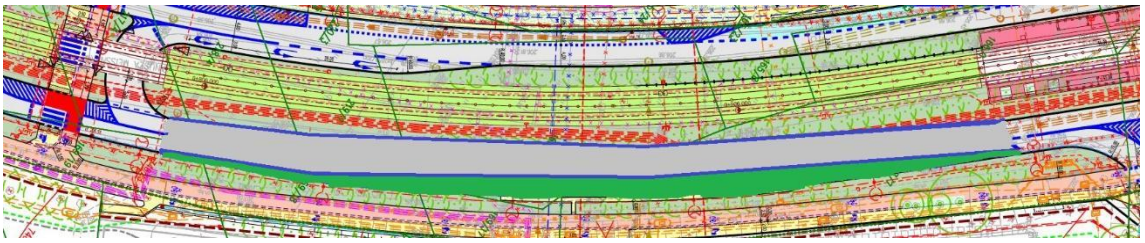
Co ciekawe, w projekcie Wykonawca chce robić nasadzenia zastępcze nad instalacją elektroenergetyczną? Może jednak dla mieszkańców lepiej byłoby, gdyby zostawić ISTNIEJĄCE drzewa i zagęścić je nowymi?




Pozostałe małe drzewa, które są młode i w dobrym stanie fitosanitarnym powinny zostać przesadzone.

Spora część wycinki zieleni i przesunięcie chodników oraz dróg rowerowych po stronie wschodniej ul. Meissnera wynikają z założenia projektanta drogowego, że na siłę należy utrzymać odległość torowiska tramwajowego od jezdni ul. Meissnera, tzn. około 5-6 metrów.

Gdyby skorygować to założenie i przyjąć, że na odcinku od nawrotki między skrzyżowaniem z ul. Ugorek i ul. Chałupnika do skrzyżowania z ul. Chałupnika jezdnia może zostać przysunięta do mniej więcej istniejącego śladu to możliwe byłoby znaczne ograniczenie ingerencji w wschodnią część ulicy, a co za tym idzie ograniczenie wycinek. W obecnym projekcie przesuwamy chodnik dokładnie w miejsce istniejących drzew(!).



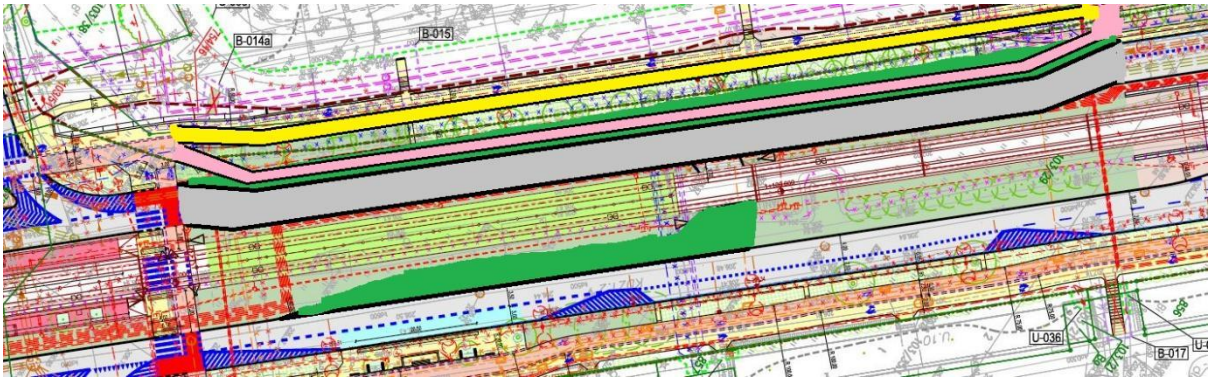
Pozwoli to ograniczyć wycinkę zieleni o ok. 36 egzemplarzy w pasie między jezdnią a chodnikiem i drogą rowerową oraz ok. 70 egzemplarzy drzew.



Do przeanalizowania pozostaje lokalizacja nawrotki między skrzyżowaniem ul. Chałupnika, a Rondem Młyńskim, która jest zdublowaniem relacji, którą można wykonać z wykorzystaniem Ronda Młyńskiego (przepustowość ronda w projekcie została znacząco poprawiona z uwagi na jego rozbudowę z 2 do 3-4 pasów ruchu na rondzie).

Usunięcie jednej tylko nawrotki poprawi przepustowość linii tramwajowej oraz bezpieczeństwo (przy wyjeździe z poziomu -1 motorniczy będzie miał utrudnione pole widzenia na zawracające pojazdy), a także pozwoli przysunąć zachodnią jezdnię ul. Meissnera bliżej krawędzi torowiska tramwajowego co umożliwi wygospodarowanie miejsca na ciepłociąg bliżej jezdni oraz przesunięcie dróg rowerowych i chodników.

Zmiana docelowo przyczyni się do znaczącego ograniczenia wycinek zieleni przy budynkach ul. Meissnera nr 4 i 6 oraz wygospodaruje dodatkowe miejsce na nowe nasadzenia między torowiskiem a jezdnią wschodnią.



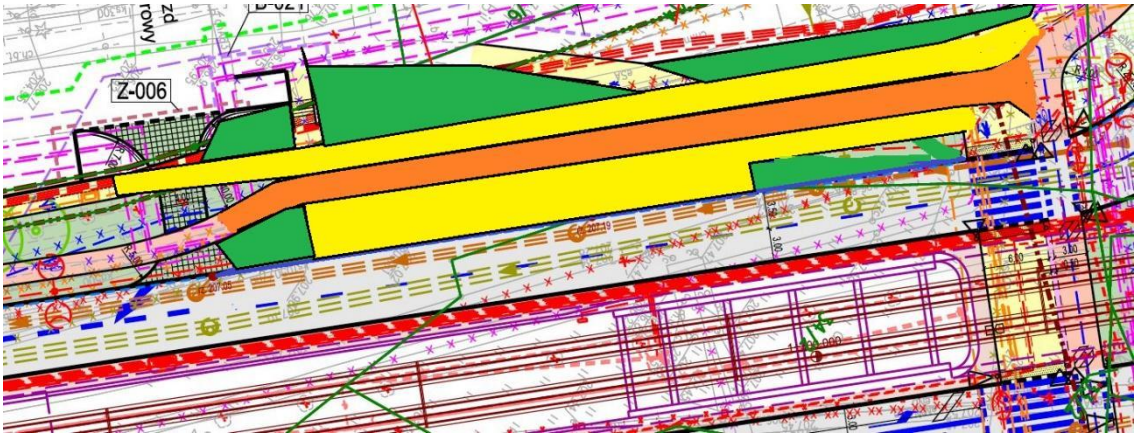

**Pozwoli to ograniczyć wycinkę zieleni o ok. 35 egzemplarzy przy założeniu przesunięcia ciepłociągu między istniejące szpalery drzew pod istniejący ciąg pieszo-rowerowy (zamieniony w propozycji na chodnik).**

Alternatywnie, w przypadku braku możliwości zmiany przebiegu ciepłociągu proponujemy analizę korekty przebiegu drogi rowerowej i jej poprowadzenia drogą wewnętrzną pod blokami nr 4 i 6 - z odpowiednim zjazdem i wjazdem na drogę rowerową. Dzięki temu będzie można skorygować przebieg chodnika i zachować istniejący szpaler drzew przy samych blokach – na drzewa uda się uzyskać 2m szerokości z drogi rowerowej. Podobne rozwiązanie wprowadzono z sukcesem wzdłuż Uniwersytetu Rolniczego przy al. 29 Listopada.



Proponowana zmiana pozwoliłaby zachować ok. 30 egzemplarzy.

Projekt nadal jest w wielu miejscach niezgodny z Poleceniem Zmiany nr 3. Zgodnie z PZ nr 3:*„Przyjąć przekrój poprzeczny ulicy zgodny z obecną stałą organizacją ruchu tj. 2×1 plus pasy postojowe.*" - dlaczego przy Rondzie Młyńskim zaprojektowano zatokę autobusową na południowym wylocie z ronda? Gdyby zatokę autobusowa zastąpić przystankiem na prawym pasie ruchu możliwe byłoby przesunięcie projektowanego chodnika i drogi rowerowej, a co za tym idzie ciepłociągu bliżej jezdni co pozwoli na ograniczenie wycinek w rejonie między budynkiem Szkoły Muzycznej, a blokiem Meissnera nr 4. Jezdnia i tak jest zwężana na dalszym odcinku do jednego pasa, a sam przystanek nie znajduje się tuż za rondem tylko kilkanaście metrów dalej. Obecne rozwiązanie wymagające od kierującego autobusem wyjechania z zatoki i dodatkowej zmiany aż dwóch pasów ruchu jest niebezpieczne i spowoduje dodatkowe straty czasu jazdy dla autobusów.




Pozwoli to ograniczyć wycinkę zieleni o ok. 15 egzemplarzy.

Ponownie - projektowane pasy ruchu na jezdniach ul. Meissnera, Pilotów i Młyńskiej powinny być projektowane zgodnie z wymaganiami *„Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie"* (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.) – tzn. pasy ruchu na drodze klasy Z o szerokości 3,00m i skrajny prawy pas o szerokości 3,25 - 3,50m m jako dostosowany do ruchu autobusów KMK i ew. pojazdów ciężarowych. Wynika to zarówno z aktualnego rozporządzenia, jak również wymóg zmian projektowych (dostosowanie pasów ruchu do aktualnych przepisów) zapisany był wprost w dokumentacji przetargowej(!).

Skoro w poleceniu zmiany nr 3 wskazano, że *„należy uwzględnić ograniczenia w ruchu dla pojazdów ciężkich*" - dlaczego projektować wszystkie pasy ruchu na skrzyżowaniu o szer. 3,5 m?

*zał. 1 - Stanowisko Stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów*

Stowarzyszenie
**K**raków **M**iastem **R**owerów

Kraków, 30 maja 2023r.

**Szanowny Pan**
**Jacek Majchrowski**
**Prezydent Miasta Krakowa**

**Szanowni Państwo**
**Radni Rady Miasta Krakowa**

**Stanowisko Stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów w sprawie nadmiernej wycinki drzew podczas inwestycji "Budowa linii tramwajowej KST, etap IV"**

Szanowny Panie Prezydencie, Szanowni Radni!

Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów zwraca uwagę na fakt, że planowana wycinka ponad 1000 drzew nie ma nic wspólnego z budową infrastruktury rowerowej, czy pieszej (która, na sporym odcinku planowanej inwestycji, już istnieje i nie koliduje z drzewami).

Obecnie przekrój ulicy Lublańskiej, Młyńskiej oraz Meissnera zawiera co najmniej cztery pasy ruchu dla samochodów. Najprostszym rozwiązaniem, pozwalającym ograniczyć zajętość terenu, a zatem wycinkę drzew oraz koszty niepotrzebnie przebudowywanych ciągów pieszych czy rowerowych, byłaby redukcja liczby pasów ruchu dla aut do dwóch i przeznaczenie odzyskanego terenu pod tramwaj. Byłoby to działanie zgodne z polityką transportową Miasta Krakowa, zakładającą zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej (przede wszystkim szynowej), a zmniejszenie udziału samochodów osobowych w podróżach.

Zwracamy uwagę, że normą przy realizacji inwestycji rowerowych w Krakowie jest maksymalne ograniczenie wycinki drzew - również dlatego, że przy postępujących zmianach klimatu konieczne będzie zapewnienie zacienienia ciągów rowerowych, i to starymi, dużymi drzewami, a nie "nasadzeniami zastępczymi".

Niestety wiele wskazuje na to, że puchnące koszty inwestycji oraz nadmierna wycinka drzew zostały spowodowane chęcią przebudowania absolutnie wszystkiego "od ściany do ściany" (w tym jezdni, dróg rowerowych, chodników, pasów zieleni), a nie - zgodnie z nazwą - jedynie budowy linii tramwajowej.

Z wyrazami szacunku,

Za Zarząd KMR

Marcin Dumnicki, Łukasz Krzysztof Chruścicki

***zał. 2 - Stanowisko Grupy Platforma Komunikacyjna Krakowa - PPK***

My, Platforma Komunikacyjna Krakowa, w pełni wspieramy mieszkańców w walce.

Jesteśmy profilem, który na portalach społecznościowych śledzi sto tysięcy osób i deklarujemy, że dalej będziemy nagłaśniać sprawę, jeśli postulaty walczących zostaną zignorowane. Miasto powiela wciąż ten sam błąd. Pod pretekstem budowy linii tramwajowych, dokonuje przesadnej rozbudowy układów drogowych, co zwiększa hasłas, wymusza wycinkę drzew, a często również kończy się stawianiem morza ekranów akustycznych.

Takie podejście przeczy też współczesnym standardom transportowym. Tak było na Ruczaju - Miasto nawet zapytało mieszkańców w ankiecie czy wolą drzewa, czy ekrany, wygrały drzewa, a i tak urzędnicy postawili ekrany, wbrew opinii pasażerów. Tak było przy Trasie Łagiewnickiej, gdzie tramwaj został potraktowany jak na siłę upchnięty dodatek. Tak jest na Prądniku Białym teraz i niestety znów będzie na Meissnera i Młyńskiej.

Wielu mieszkańców przyznaje, że na konsultacjach tramwaju na Mistrzejowice wprowadzano ich w błąd, jak również składano obietnice, których teraz urzędnicy i wiceprezydent Kulig nie dotrzymują. W tym świetle jeszcze bardziej bulwersują słowa urzędników, komentujących, że „czemu ludzie dopiero teraz się obudzili, jak były przecież konsultacje". Ano dlatego, że mieszkańców okłamano.

Przykre jest też to, że wobec zaistniałego kryzysu, Miasto, zamiast uderzyć się w pierś i przeprosić, to jedyne co potrafi robić to publikować puste wywiady i filmiki podające nieprawdziwe informacje. Tu prym wiedzie Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK), który w ostatnich dniach wypuścił serię filmików podających informacje jawnie sprzeczne z projektem. Mieszkańcy, oglądając je, nie dowierzają, bo jeśli na filmie pracownicy mówią, że drzewa za nimi nie będą wycięte, a w projekcie tymczasem są wyraźnie zaznaczone do wycinki, to kto się myli - rzeczywistość, czy ZDMK?

Ruczaj został zabetonowany i ogołocony z drzew, Prądnik Biały jest właśnie tak samo betonowany i ogałacany. To ostatnia szansa, by uratować, chociaż okolicę Meissnera i Młyńskiej przed podobnym wyjałowieniem. Skutki Państwa decyzji pozostaną z mieszkańcami na kilkadziesiąt lat, wpływając na jakość życia ich oraz ich dzieci.

***zał. 3 - Dr inż. Marek Bauer*** *- Wydział Inżynierii Lądowej PK, Katedra Systemów Transportowych*

**Spostrzeżenia na temat projektu budowy linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice), na odcinku ul. Meissnera**

1. Projekt trasy tramwajowej powinien odpowiadać potrzebom docelowego stanu sieci tramwajowej, czyli uwzględniać wydłużenie trasy w ul. Lema, oraz ewentualnie dalej w kierunku południowym (powiązanie z ul. Nowohucką, w której też rozważana jest trasa tramwajowa). W tej sytuacji trasa w ul. Meissnera będzie bardziej pełnić funkcję zarówno obwodową (powiązanie z południem miasta), jak też dowozową do centrum miasta (choć to powiązanie skutecznie będzie realizować premetro odchodzące od projektowanej trasy na Rondzie Młyńskim). Realizacja pierwszej z wymienionych funkcji wymaga zapewnienia atrakcyjnych przesiadek „tramwaj – tramwaj" w obrębie Ronda Młyńskiego oraz przesiadek „tramwaj – autobus" na przystankach „Meissnera". Projekt powinien też w sposób jednoznaczny wskazywać transport zbiorowy jako wiodący środek transportu w obrębie i obszarze oddziaływania inwestycji.
2. Projekt powinien obejmować geometryczne rozwiązanie skrzyżowania ul. Meissnera / ul. Mogilskiej / Lema / al. Jana Pawła II, zwłaszcza w zakresie układu torowego przedłużenia trasy tramwajowej w ul. Lema (przyjęte rozwiązania powinny stanowić warunki brzegowe dla przebudowy ul Lema).
3. Na skrzyżowaniu ul. Meissnera / ul. Mogilskiej / Lema / al. Jana Pawła II, w rogu pomiędzy ul. Meissnera i ul. Mogilskiej zaproponowano mało przyjazne rozwiązanie dla pieszych, których ruch będzie silnie zdeterminowany ruchem rowerzystów.
4. Proponuję rozważenie przesunięcia przystanków autobusowych „Meissnera" bliżej osi skrzyżowania, celem zapewnienia wygodniejszych przesiadek „autobus-tramwaj".
5. Proponuję utworzenie przejścia dla pieszych także po południowej stronie peronów tramwajowych (wraz z odsunięciem przystanku autobusowego w kierunku ul. Mogilskiej), co istotnie wpłynie na warunki dostępu do przystanków tramwajowych oraz usprawni przesiadki „autobus-tramwaj".
6. Proponuję rozważyć węższy przekrój torowiska tramwajowego na odcinku od skrzyżowania z ul. Śliczną do skrzyżowania z ul. Mogilską : 6,80m (minimalna szerokość torowiska bez słupów na międzytorzu). Podobnie – zwężenie skrajnych pasów ruchu w ul. Meissnera do szerokości 3,25m (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz wytycznymi WR-D-43-2, będącymi w fazie konsultacji).
7. Rozbudowa Ronda Młyńskiego jest bardzo obszerna, sugeruję rozważenie pozostawienia jedynie dwóch pasów ruchu na wlotach oraz dwóch pasów ruchu na samym skrzyżowaniu z wyspą centralną. Budowa linii tramwajowej w ul. Meissnera oraz planowana budowa odejścia tramwajowego w ul. Pilotów (premetro) powinny przyczynić się do wzrostu udziału podróży transportem zbiorowym na obszarze zasięgu tych inwestycji, nie ma zatem uzasadnienia dla rozbudowy układu drogowego (zgodnie z przyjętą polityką transportową).
8. Podobnie w przekroju poprzecznym ul. Meissnera (Z 2/2). Jest on akceptowalny (z możliwością przeznaczenia jednego z pasów ruchu na potrzeby parkowania) , sugeruję jednak rozważenie likwidacji pasów do skrętu w lewo na skrzyżowaniach z ul. Śliczną oraz ul. Ugorek.

9. Sugeruję również rozważenie ewentualnego zastosowania w ul. Meissnera przekroju Z 2/1 z torowiskiem w pasie dzielącym (jak w projekcie), z dodatkowymi pasami do skrętów na wlotach skrzyżowań z ul. Chałupnika / Pszona, Ugorek oraz Śliczną / Łąkową, z punktowym zastosowaniem pasów postojowych.
10. Rozwiązaniem jeszcze dalej idącym (zapewne już niemożliwym do wdrożenia na bieżącym etapie postępu prac) byłoby poprowadzenie trasy tramwajowej jedną z obecnych jezdni ul. Meissnera, oraz ruchu drogowego drugą jezdnią o standardowym przekroju Z 1/2, z dodatkowymi pasami do skrętu na wlotach skrzyżowań, z pozostawieniem ul. Młyńskiej w przekroju Z 2/2.