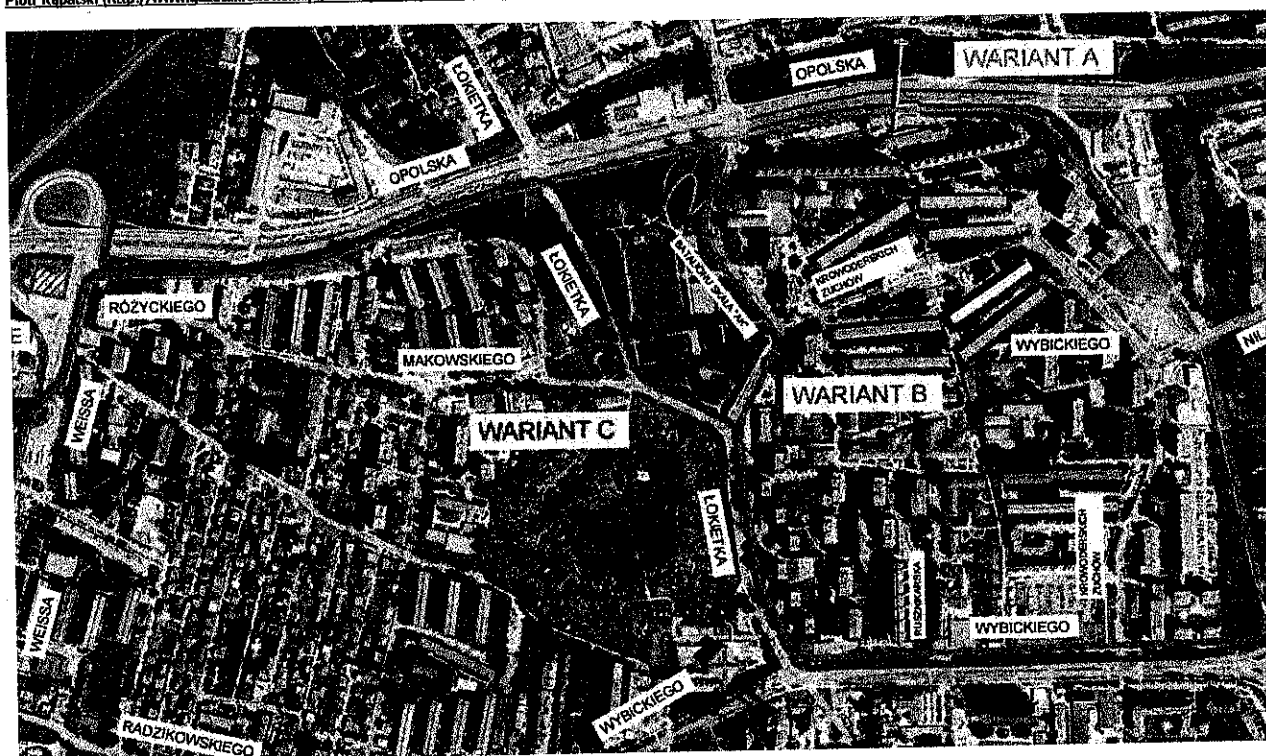


WIADOMOŚCI ([HTTP://WWW.GAZETAKRAKOWSKA.PL/WIADOMOSCI/](http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/))WYBORY 2015 ([HTTP://WWW.GAZETAKRAKOWSKA.PL/WYBORY2015/](http://www.gazetakrakowska.pl/wybory2015/))GAZETA KRAKOWSKA ([HTTP://WWW.GAZETAKRAKOWSKA.PL/](http://www.gazetakrakowska.pl/)) › WIADOMOŚCI ([HTTP://WWW.GAZETAKRAKOWSKA.PL/WIADOMOSCI/](http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/)) ›
KRAKÓW ([HTTP://WWW.GAZETAKRAKOWSKA.PL/WIADOMOSCI/KRAKOW/](http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/krakow/)) › Kraków. Prądnik Biały wybrał przebieg tramwaju na Azory

Kraków. Prądnik Biały wybrał przebieg tramwaju na Azory

Piotr Rapalski (<http://www.gazetakrakowska.pl/autor/piotr-rapalski.s.html>) 14 grudnia 2015 14.12.2015 AKTUALIZACJA: 15 grudnia 2015 08:34 15.12.2015 08:34GAZETA
Krakowska

trzy zaproponowane warianty ©ZIKIT

Mieszkańcy i rada dzielnicy Prądnik Biały wybrali ich zdaniem najlepszy wariant przebiegu planowanej linii tramwajowej na Azory. Mają też sporo postulatów i uwag do urzędników odnośnie inwestycji, której realizacja planowana jest na lata 2018-2020. Przegłosowano już uchwałę rady w tej sprawie. Informację przekazał Jakub Kosek, przewodniczący rady dzielnicy.

trzy zaproponowane warianty ©ZIKIT

Z KATEGORII KRAKÓW



Kraków. Marcin Kandefer ma rządzić w spalarni śmieci. Zmienili regulamin, by dać mu posadę

(<http://www.gazetakrakowska.pl/artyl/marcin-kandefer-ma-rzadzic-w-spalarni-smieci-zmienili-regulamin-by-dac-mu-posade.id.t.html>)



Kraków. Kiedy prezydent RP przeparkuje auto?

(<http://www.gazetakrakowska.pl/artyl/kiedy-prezydent-rp-przeparkuje-auto.id.t.html>)

Jakub Kosek napisał:

"Mamy za sobą spotkania konsultacyjne przedstawiające 3 warianty przebiegu nowej nitki tramwaju.

Rada jednogłośnie zawnioskowała o realizację tramwaju w wariantcie „A”. Wariant ten spotkał się z największym poparciem podczas spotkań konsultacyjnych oraz w ocenie Rady Dzielnicy cieszył się największym poparciem wśród lokalnej społeczności. Jednocześnie należy zauważyć, iż wariant ten wydaje się być najlepszy z uwagi na następujące czynniki: czas przejazdu, ergonomia przejazdu (najmniejsza ilość zakrętów), najmniejsza ingerencja w istniejącą przestrzeń (osiedla i parki), najmniejsza ilość wycinanych drzew i krzaków, najmniejsza ilość przecięć jezdni, najmniejszy koszt wykonania, (co daje szansę na przedłużenie trasy), oferuje najlepsze opcje przesiadkowe oraz w przyszłości daje możliwość skierowania tramwaju do Górki Narodowej).

Trasa w wariantcie „A” jest trasą, która funkcjonuje w świadomości mieszkańców od kilkudziesięciu lat (30–40 lat). Nie bez znaczenia jest najłatwiejsze ustawienie na skrzyżowaniach priorytetu przejazdu dla tramwaju właśnie przy realizacji wariantu „A”. Zamieszczam poniżej również wnioski które skierowaliśmy do przygotowanej koncepcji wraz z komentarzem do nie których z nich.

1. Przy budowie tramwaju na Azory należy od razu poprowadzić tramwaj w okolice Galerii Bronowice, (równocześnie poprowadzić odnogę w kierunku ul. Radzikowskiego z pętlą przy ul. Rydla/Radzikowskiego). W razie braku realizacji obu odnog tramwaju zrealizować choćby jedną z nich.
2. Zmienić zakończenie trasy tramwaju na Azory na pętlę, a w przypadku braku takiej możliwości przewidzieć zamówienie specjalnego taboru tramwajowego nowej generacji (cichego i niskopodłogowego) z drzwiami po obu stronach wagonu (tylko w przypadku nie spełnienia wniosku 1)
3. Budowy parkingu podziemnego dla mieszkańców osiedla Azory pod skrzyżowaniem ul. Weissa oraz Różyckiego
4. Zaprojektowanie przynajmniej czterech poziomów parkingu w systemie P&R. W razie braku możliwości zbudowania parkingu podziemnego dla mieszkańców parking P&R powinien zostać wykonany od razu, jako 4 poziomowy i powinien być ogólnodostępny
5. Utrzymanie dwóch pasów wyjazdowych na ul. Weissa w kierunku do Opolskiej/Conrada

6. Zaprojektowanie i wykonanie wind zjazdowych z wiaduktu na ul. Weissa celem zapewnienia dogodnego i szybkiego dojścia do tramwaju od strony ul. Chełmońskiego i Stelmachów, (czyli od strony IKEA) (tylko w przypadku nie spełnienia wniosku 1)
7. Wykonanie kładki lub windy lub przejście podziemnego przez ul. Opolską w rejonie skrzyżowań Opolska/Mehoffera oraz Opolska/Batalionu Skała AK/Wyki
8. Prowadzenie rękawów do prawo skrętu z ul. Batalionu Skała AK w Starą Opolską oraz ze Starej Opolskiej w Batalionu Skała AK
9. Rozważyć powstanie toru technicznego na północ od planowanego przystanku końcowego (tylko w przypadku nie spełnienia wniosku 1)
10. Wprowadzić sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu Weissa/Rózyckiego
11. Mieszkańcom protestującym w związku z bliskością torów tramwajowych od budynków mieszkalnych zaproponować wyjazd studyjny do budynku położonym przy torach nowej generacji (w Krakowie bądź w innym mieście)

Ad1. Biorąc pod uwagę rangę i wielkość przedsięwzięcia oraz okres, jaki należy oczekiwać na przedłużenie tras tramwajowych wydaje się konieczne poprowadzenie od razu trasy tramwaju w okolice Galerii Bronowice celem obsługi kilku tysięcznego ciągle rozbudowującego się osiedla. Jednocześnie odnoga w kierunku południa os. Azory wydaje się jedynym rozwiązaniem powalającym obsługiwać całe os. Azory wraz z nową częścią przy ul. Radzikowskiego (Azory-Zachód)

Ad2. Wprowadzenie pętli tramwajowej na Azorach należy traktować, jako wariant najgorszy, ale awaryjny dla punktu nr 1/ad1, pętla pozwoli na zapewnienie obsługi najnowszym taborom tramwajowym

Ad3 i 4. Budowa stosownych parkingów wydaje się być koniecznością. Należy pamiętać, iż os. Azory jest najgorszym osiedlem zabudowy blokowej pod względem parametru liczby przypadających miejsc parkingowych na 100 mieszkańców (na podstawie analizy zabudowy blokowej osiedli dokonanej na potrzeby programu rehabilitacji/rewitalizacji osiedli lat 60-80)

Ad5. W każdym roku obserwujemy wzrost natężenia ruchu samochodowego w rejonie os. Azory. Obserwowane jest to właśnie na ślimaku ul. Weissa wyprowadzającym ruch na ul. Opolską/Conrada. Tylko dwa pasy wyjazdowe na tej ulicy pozwolą uniknąć korków przed oknami bloków mieszkalnych, a jak wiadomo korki to spaliny i zanieczyszczenie powietrza (http://www.tygodnikglogowski.pl/artykul/6397853.ludzie-wskazuja-hute.id.t.html#utm_medium=al&utm_source=gazetakrakowska.pl&utm_campaign=artykul).

Ad6. Windy na perony tramwajowe z kładki na ul. Opolskiej staną się koniecznością w przypadku braku przedłużenia trasy w okolice Galerii Bronowice. Mieszkańcy osiedli położonych między ul. Chełmońskiego i Stelmachów już dziś (przy złym dojściu oraz komunikacji autobusowej) przechodzą na Azory celem korzystania z komunikacji miejskiej. Tym samym należy dojście to ułatwić, najkrótszą drogą. W obecnej koncepcji wydaje się, iż obsługa mieszkańców tego rejonu nie została zupełnie przewidziana a dojście jest lekko ujmując drogą najdłuższą na około.

Ad7. Stosowne kładki nad lub przejścia pod ul. Opolską to zwykła konieczność. Takie rozwiązania powinny być naturalną i komplementarną częścią inwestycji takiej jak tramwaj. Szczególnie, iż w części miejsc rozważano czy też planowano takie rozwiązania. Tego typu przejście to bezpieczeństwo oraz udrożnienie ul. Opolskiej.

Ad8. Takie rozwiązanie zapewni lepszą obsługę komunikacyjną mieszkańców ul. Opolskiej oraz częściowo zmniejszy korki a może przede wszystkim poprawi przepustowość skrzyżowania Opolska/Batalionu Skała AK. Zdaje sobie sprawę, iż nie każdemu spodobać się wnioski Rady Dzielnicy jednak w naszej ocenie wariant „A” jest najrozsądniejszy oraz najmniej konfliktowy. Nie bez znaczenia jest również fakt, że jako jedyny znajduje się w „Studium zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.”