

Podsumowanie postulatów zgłoszonych w toku konsultacji społecznych

Aneks do Raportu z konsultacji społecznych dotyczących modernizacji ul. Kawęczyńskiej



W poniższym zestawieniu prezentujemy wszystkie postulaty zebrane w toku konsultacji społecznych, wiążące się bezpośrednio z ulicą Kawęczyńską i zakresem modernizacji. Postulaty są **uporządkowane w ramach 6 bloków tematycznych** (organizacja ruchu, nawierzchnie, etc.) **zgodnie z popularnością – od takich, które w trakcie głosowania były najbardziej popularne do takich, które były najmniej popularne.**

Do określenia popularności poszczególnych postulatów wykorzystano badanie preferencji przeprowadzone wśród uczestników spotkania podsumowującego konsultacje społeczne. Wzięto pod uwagę zarówno ilość głosów „za”, odsetek osób zgadzających się wśród osób głosujących oraz odsetek osób mających zdanie w danej kwestii spośród wszystkich uprawnionych do głosowania. Dla czytelności w tabeli prezentujemy tylko liczbę głosów „za”, liczbę głosów „przeciw” oraz „brak zdania” – stanowiący sumę odpowiedzi „nie mam zdania” i braki odpowiedzi. Oddano 29 wypełnionych ankiet preferencji.

Kolorami tła wyróżnione są:
- postulaty cieszące się największą popularnością
- postulaty cieszące się dużą popularnością
- postulaty sporne – znaczna ilość głosujących ma zdanie i zdania te są podzielone
- postulaty odrzucone przez znaczną część głosujących

Nr postulat	POSTULAT	Uzasadnienie	Ocena			Uwagi
			ZA	PREZECIWI	Brak zdania	
	Organizacja ruchu					
3	Uspokojenie ruchu na Kawęczyńskiej, obniżenie dopuszczalnej prędkości do 30-40 km/h	Poprawa bezpieczeństwa	22	4	3	W obszarze „Organizacji ruchu” nie ma postulatów, co do których mieszkańcy zgadzają się jednogłośnie. Pierwsze trzy są postulatami o dużej popularności.
5	Ustawienie znaków drogowych przypominających o ograniczeniu prędkości	Dodatkowe przypomnienie o ograniczeniu prędkości	22	4	3	
6	Rozwiązanie problemu zjeżdżających do zajezdni	Poprawa przepustowości ruchu	21	3	5	

	tramwajów blokujących ruch szynowy i kołowy	na ulicy				
4	Montaż fizycznych przeszkód dla kierowców, np. zwężenia jezdni przed zakrętami, wstawki brukowe w nawierzchni, przystanki typu przyładkowego (antyzatoki), przystanki typu wiedeńskiego	Zmuszenie kierowców do faktycznego ograniczenia prędkości	18	5	6	Kolejne postulaty zebrały znaczą liczbę głosów poparcia, ale nie jest to wyraźne poparcie, ponieważ były też głosy przeciw a wiele osób nie miało zdania. Należy pamiętać, że w trakcie spotkania podsumowującego nie wszystkie kwestie zostały szczegółowo omówione. Osoby, dla których były to nowe postulaty (bo np. nie uczestniczyły w warsztatach z mieszkańcami), mogły nie mieć wystarczająco czasu na ich przemyślenie.
7	Wprowadzenie preferencji dla tramwajów na skrzyżowaniu z Otwocką, np. przez wprowadzenie skrętu w lewo z ul. Kawęczyńskiej w ul. Otwocką z prawego pasa – w chwili obecnej samochody skręcające w lewo kierunku ul. Siedleckiej blokują tramwaje jadące na wprost przez skrzyżowanie.	Poprawa przepustowości ruchu tramwajowego	17	3	9	
2	Poszerzenie chodników, np. po jednej stronie ulicy	Wprowadzenie udogodnień dla pieszych, stworzenie z Kawęczyńskiej ulicy reprezentacyjnej	16	8	5	
1	Zwężenie jezdni	Zaoszczędzone miejsce można przeznaczyć na chodnik i/lub wydzielenie zatok do parkowania	13	12	4	Zwężenie jezdni jest kwestią wyraźnie kontrowersyjną: mało osób nie miało zdania, natomiast zdania za i przeciw podzieliły się niemal po równo.
Uregulowanie kwestii parkowania						
12	Wzmocniona kontrola parkowania przez policję i straż miejską	Regularne mandaty sprawią, że kierowcy będą bardziej zwracać uwagę na przestrzeganie przepisów	25	3	1	Zdecydowane poparcie. Należy podkreślić, że jest to postulat wymagający współpracy Urzędu Dzielnicy z Policją i Strażą Miejską. Mieszkańcy wyraźnie oczekują, że UD kompleksowo podejmie do rozwiązania problemu weekendowego parkowania..
15	Uruchomienie parkingu dla studentów przy Wyższej Szkole połączone z akcją informacyjną	Odciążenie ulicy z parkujących aut	23	3	3	Mieszkańcy byli zgodni przede wszystkim co do tego, że należy rozwiązać problem parkujących licznie studentów WSM oraz samochodów dostawczych.
16	Regulacja parkowania samochodów dostawczych przy Bazarze Szmulki lub/i wyodrębnienie specjalnego miejsca dla nich	Samochody dostawcze blokują ruch. Regulacje przyczynią się do zwiększenia przepustowości	22	1	6	

		ruchu na Kawęczyńskiej				
14	Poustawianie fizycznych barier (słupków, ciężkich donic z kwiatami, pasa zieleni, stojaków rowerowych) uniemożliwiających zastawianie wjazdów do bram, chodników, trawników	Bariery fizyczne faktycznie ograniczą nieprawidłowe parkowanie	20	7	2	Mniej zdecydowanie mieszkańcy wypowiadali się, jakie konkretne rozwiązania zastosować, by skutecznie rozwiązać problem parkujących licznie studentów WSM oraz samochodów dostawczych.
9	Równoległe miejsca parkingowe w zatokach utworzonych na pasie jezdni, minimum po jednej stronie ulicy, w wyznaczonych miejscach, nie na całej długości ulicy	Zachowanie jak najszerszego chodnika dla pieszych	17	4	8	
8	Ograniczenie liczby parkujących samochodów przez ograniczenie liczby miejsc parkingowych	Ograniczenie parkowania na ulicy nie wpłynie na mieszkańców, jedynie na przyjezdnych	15	9	5	
10	Skośne miejsca parkingowe w zatokach utworzonych na pasie jezdni i chodniku	Więcej miejsc parkingowych kosztem chodnika	7	14	8	Ocena jest niejednoznaczna: choć przeważają głosy „przeciw”, zdania są wśród mieszkańców podzielone. Może być to związane z tym, że postulat może być różnie zrealizowany: miejsca skośne kosztem szerokości chodnika lub miejsca skośne wytyczone poprzez zwężenie jezdni a nie chodnika. Uczestnicy warsztatów i spotkania podsumowującego pokazali, że jest to kwestia dyskusyjna.
17	Utworzenie parkingu wielopoziomowego pod ulicą	Odciążenie ulicy z parkujących aut	9	15	5	Oba postulaty bardzo podzieliły opinie mieszkańców. Należy pamiętać, że oba pomysły zostały przedstawione jako bardzo trudne, czy wręcz niemożliwe do realizacji. Natomiast mieszkańcy w karcie do głosowania zostali zapytani o to czy pomysł podoba się czy nie – może się podobać pomysł nawet niemożliwy do zrealizowania.
13	Wprowadzenie strefy płatnego parkowania, jeśli możliwe jest rozszerzenie jej na weekendy	Mieszkańcy po wykupieniu abonamentu mieszkańca będą mogli parkować w pobliżu swojego miejsca zamieszkania – jeden abonament na mieszkanie, przyjezdnych będą zniechęcać opłaty	11	13	5	
18	Całkowity zakaz parkowania na ulicy Kawęczyńskiej, brak miejsc parkingowych	Odciążenie ulicy z parkujących aut	3	19	7	Oba postulaty, zgłoszone na wcześniejszych etapach konsultacji, nie

11	Prostopadłe miejsca parkingowe w zatokach utworzonych na pasie jezdni i chodniku	Najwięcej miejsc parkingowych kosztem chodnika	2	20	7	zdołyły poparcia na spotkaniu podsumowującym. Choć było sporo osób nie posiadających zdania i pojedyncze osoby, które były „za”, to jednak sprzeciw wobec propozycji całkowitego zakazu parkowania oraz wobec propozycji wyznaczenia prostopadłych miejsc do parkowania jest bardzo wyraźny.
	Dostosowanie ulicy do potrzeb niechronionych uczestników ruchu, w tym do grup o specjalnych potrzebach (rowerzyści i piesi, w tym: osoby upośledzone ruchowo, osoby starsze, osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, osoby poruszające się z wózkiem dziecięcym)					
22	Przystanki tramwajowe wykończone zgodnie z potrzebami osób niepełnosprawnych, np. wykorzystanie zróżnicowanej nawierzchni (wypukłe płyty chodnikowe)	Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej dla grup o specjalnych potrzebach	26	0	3	Poparcie dla tych postulatów było wysokie bądź bardzo wysokie. Nie budziły żadnych kontrowersji w trakcie spotkania podsumowującego.
21	Skoordynowanie z remontem dostosowania wejść do punktów usługowych i budynków dla potrzeb grup o specjalnych potrzebach (osoby starsze, na wózkach, wózki z dziećmi itp.). Obecnie do dużej części z nich prowadzą schodki.	Zwiększenie dostępności lokali użytkowych dla grup o specjalnych potrzebach i poprawa estetyki	25	0	4	
23	Renowacja i/lub ustawienie wiat przystankowych na przystankach dla wsiadających	Zwiększenie komfortu oczekiwania na tramwaje	25	1	3	
31	Lepsze oznakowanie przejść dla pieszych	Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych	24	1	4	
20	Oczyszczenie przestrzeni chodnika z niepotrzebnych barier (np. ograniczenie ilości słupów przez zintegrowanie słupów trakcyjnych z oświetleniowymi oraz przez montowanie znaków na latarniach, gdzie to możliwe, wyrównanie linii	Poprawa wygody korzystania z chodnika dla pieszych. Istniejące słupy trakcyjne mogłyby być wykorzystane jako latarnie	20	2	7	Spora liczba osób, które nie miały zdania na ten temat może oznaczać, że nie dla wszystkich postulat ten był czytelny. Dla niemalże wszystkich pozostałych był to postulat ważny.

	ustawienia słupów i znaków drogowych)					
24	Modernizacja przystanków: podniesienie poziomu przystanków przez wprowadzenie przystanków wiedeńskich (podniesienie poziomu jezdni na długości przystanka)	- Bezpieczniejsze i wygodniejsze korzystanie z komunikacji miejskiej. - Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej dla grup o specjalnych potrzebach, uspokojenie ruchu	19	5	5	Przystanki wiedeńskie , omówione na spotkaniu podsumowującym, były opatrzone wieloma zastrzeżeniami (że jest to rozwiązanie niestandardowe, że zależy od przyjętej szerokości jezdni). Mimo to sporo osób opowiedziało się „za”.
26	Przesunięcie przystanku Wojnicka 02 do przejścia dla pieszych (w kierunku Zajezdni Tramwajowej).	Obecnie tramwaje zatrzymują się kilkadziesiąt metrów przed przejściem dla pieszych. Pasażerowie wysiadający z tramwaju przechodzą na skróty po jezdni w kierunku przejścia dla pieszych, co stwarza niebezpieczną sytuację	18	6	5	Postulat spotkał się ze sporym poparciem. Mieszkańcy podczas spotkań bezpośrednich mówili, że wielu motorniczych zatrzymuje się przed samym przejściem dla pieszych (aby ułatwić drogę pasażerom), czyli <i>de facto</i> w miejscu proponowanym w niniejszym postulacie.
33	Wyznaczenie pasa rowerowego lub ścieżki rowerowej	Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów	18	6	5	Wyznaczenie pasa rowerowego lub ścieżki rowerowej jest propozycją silnie powiązaną z innymi rozwiązaniami jakie zostaną przyjęte: jeśli prędkość będzie faktycznie ograniczona do 30 czy 40 km/h nie będzie potrzeby, jak podkreślało wiele osób, robić pasa drogowego czy ścieżki. Ta zależność znajduje prawdopodobnie odzwierciedlenie w dość „niezdecydowanym” rozkładzie głosów.
19	Obniżenie krawężników (zrównanie z poziomem ulicy na przejściach dla pieszych, obniżenie krawężników na miejscach parkingowych jeśliby zostały wyznaczone miejsca do parkowania na chodnikach)	Poprawa dostępności chodnika dla wszystkich użytkowników	15	2	12	Wszystkie poniższe postulaty miały wielu zwolenników, przy jednoczesnej znacznej liczbie głosów przeciw a także znacznej liczbie osób, które nie miały zdania. Może to oznaczać, że są to postulaty, które warto uwzględnić jako zgłoszone w toku konsultacji i akceptowane przez istotną część zgromadzonych na spotkaniu
29	Ustawienie większej liczby ławek na przystankach i ustawienie nowych ławek wzdłuż ulicy.	Zwiększenie komfortu korzystania z ulicy m.in. dla osób starszych oraz	15	6	8	

		oczekujących na transport pasażerów				podsumowującym, ale które wymagają weryfikacji w kolejnych etapach konsultacji.
32	Ustawienie stojaków rowerowych (np. przy okazji odgraniczenia chodnika od miejsc parkingowych)	Stworzenie lepszych warunków dla rowerzystów, dodatkowa funkcjonalność barierek (oprócz odgradzania także możliwość przypięcia roweru)	15	6	8	
27	Przesunięcie przystanku Wojnicka 01 za linię kamienic (w kierunku ul. Ząbkowskiej). Jeżeli to rozwiązanie oznaczałoby zbyt duże zbliżenie do siebie przystanku Wojnicka 01 i Zajezdnia Praga 01 (w myśl przepisów określających minimalne odległości między przystankami), proponuje się przesunięcie przystanku Zajezdnia Praga 01 za zakręt, w kierunku ul. Kijowskiej, mniej więcej na wysokości przystanku Zajezdnia Praga 02.	Obecnie na wąskim chodniku jest za mało miejsca dla osób czekających na tramwaj i idących ulicą. Za kamienicami jest więcej przestrzeni na zorganizowanie przystanka.	14	8	7	
28	Stworzenie dodatkowych przejść dla pieszych	Poprawa bezpieczeństwa pieszych	14	5	10	
30	Niestosowanie przykrawężnikowych rowków odpływowych przy przejściach dla pieszych	Rowki stanowią barierę dla osób poruszających się na wózkach	7	7	15	Wyraźnie postulat ten był niezrozumiały: określenie „rowki odwadniające” było prawdopodobnie zbyt techniczne.
25	Modernizacja przystanków: podniesienie poziomu przystanków oraz zwężenie jezdni na długości przystanków przez wprowadzenie przystanków przyładkowych (antyzatoki)	- Bezpieczniejsze i wygodniejsze korzystanie z komunikacji miejskiej. - Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej dla grup o specjalnych potrzebach, uspokojenie ruchu	2	19	8	Jak zaznaczamy w raporcie, wynik głosowania kwestii antyzatok okazał się zaskakujący w świetle poparcia, jakie rozwiązanie to zyskiwało w trakcie warsztatów z mieszkańcami. Duża liczba głosów „bez zdania” pokazuje, że dla wielu osób była to kwestia trudna do zaopiniowana (zbyt mało wytłumaczona i przedyskutowana, silnie powiązana z innymi rozwiązaniami).

	Nawierzchnie					
40	Odrestaurowanie zabytkowych, brukowanych wjazdów do bram (uzupełnienie bruku i wyrównanie nawierzchni)	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej (jak na wyremontowanej ul. Ząbkowskiej), naturalne odróżnienie koloru i faktury wjazdów od chodnika	28	0	1	Bezapelacyjne „za”.
36	Wprowadzenie dekoracyjnych wstawek z bruku na chodniku, np. przy słupkach czy w innych miejscach gdzie taka nierówna nawierzchnia nie przeszkadzałaby w poruszaniu osobom o specjalnych potrzebach	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej, zachowanie wygodnej nawierzchni w ciągach komunikacyjnych	22	1	6	Znacznej części mieszkańców zależy na zachowaniu elementów starego bruku . Jest to w pełni spójne z postulatami zachowania historyzującego charakteru ulicy, przy jednoczesnym zapewnieniu wygody ruchu.
41	Wykorzystanie odzyskanego podczas remontu bruku do wyłożenia zatok, miejsc parkingowych	Wizualne wydzielenie miejsc do parkowania oraz wykorzystanie zabytkowego materiału (jak na odremontowanym odcinku ul. Kawęczyńskiej)	21	3	5	
34	Ułożenie na chodniku niefazowanych (o prostych górnych krawędziach, bez rowków) płyt chodnikowych o minimalnej wielkości 35cm x 35 cm (zgodnie z zaleceniami Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu)	Płyty wygodne dla grup użytkowników ruchu o specjalnych potrzebach, w miarę tania technologia	19	5	5	Postulaty związane z typem nawierzchni na chodnikach i jezdni zyskały głosy, które pozwalają mówić o generalnych preferencjach (na jezdni raczej asfalt niż kostka brukowa, raczej odrestaurowanie zabytkowego torowiska, na chodnikach raczej płyty niż kostka bauma). Nie są to jednak preferencje jednomyślne, wiele osób nie ma na ten temat zdania. Dlatego rekomendujemy przedyskutowanie tych kwestii w następnym „okienku konsultacyjnym”, najlepiej na etapie koncepcji wizualnej przygotowywanej do SIWZ-u, oraz po ustaleniach między Urzędem Dzielnicy a Tramwajami Warszawskimi w sprawie nieużywanego
37	Asfalt na pasie jezdni przeznaczonym dla samochodów	Wygodne dla samochodów i rowerzystów	19	5	5	
39	Pozostawienie i odrestaurowanie starego, brukowanego torowiska	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej (jak na wyremontowanej ul. Ząbkowskiej), zachowanie elementów zabytkowych, faktyczne zmuszenie kierowców do wolniejszej jazdy, wyrównanie nawierzchni,	17	7	5	

		poprawa bezpieczeństwa				torowiska.
35	Ułożenie na chodniku kostki bauma	Tania technologia	6	16	7	
38	Kostka brukowa na pasie jezdni przeznaczonym dla samochodów	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej (jak na wyremontowanej ul. Ząbkowskiej)	7	14	8	
	Estetyka					
46	Ujednoczenie typów zamontowanych latarni ulicznych, koszy na śmieci, ławek itp.	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej, spójność wizualna	28	0	1	Większość postulatów związanych z estetyką ul. Kawęczyńskiej zdobyła zdecydowane, jednomyślne (lub niemal jednomyślne poparcie). Można też mówić o wysokim zainteresowaniu tymi kwestiami wśród uczestników spotkania (bardzo mało głosów wstrzymujących się). Przedstawione rekomendacje są zbieżne z głosami podnoszonymi na wcześniejszych etapach konsultacji.
42	Wprowadzenie zieleni miejskiej, np. krzewy, drzewa o okrągłych koronach (podobnych do tych w parku przy Kawęczyńskiej), iglaki, klomby, nasadzenia wokół brzydkiego „transformatora” na rogu ulicy Kawęczyńskiej i Otwockiej, na przeciwko głównego wejścia do WSM	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej, więcej wytchnienia w czasie upałów	27	0	2	
45	Wprowadzenie Miejskiego Systemu Informacji (jednolite oznakowania warszawskie w kolorze brązowym, m.in. umieszczenie tablic informacyjnych dot. ciekawych obiektów w okolicy i informacji historycznych, przywrócenie tablicy upamiętniającej tramwajarzy rozstrzelanych podczas powstania)	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej, przejrzyste oznaczenia ułatwiające orientację	26	0	3	
43	Detale i wykończenia w stylu historycznym/zabytkowym, np. latarnie typu pastorałowego, słupki żeliwne typu „syrenka” itp. Nawiązanie do klimatu przedwojennej Warszawy, wykończenie spójne z ul. Ząbkowską.	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej (jak na wyremontowanej ul. Ząbkowskiej)	26	2	1	
44	Większa liczba koszy na śmieci	Większy porządek	26	1	2	
47	Wymiana metalowej, zniszczonej barierki przy Szkole Muzycznej	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej	26	1	2	

50	W związku z planowanym utworzeniem Muzeum Komunikacji Miejskiej w budynku „Drucianki” lub zajezdni, można wyjść z eksponatami muzeum na ulicę, np. wymienić wiaty przystankowe na nawiązujące do historycznych modeli	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej	23	2	4	Wysokie poparcie przy czterech głosach wstrzymujących się. Należy zaznaczyć, że realizacja tego postulatu wymaga współpracy z innymi instytucjami, a także poznania dokładnych planów w zakresie utworzenia Muzeum Komunikacji. Temat rodzaju wiat przystankowych powinien zostać podniesiony na następnych etapach konsultacji, gdy będzie możliwa bardziej szczegółowa dyskusja nad konkretnymi rozwiązaniami.
48	Biały kolor widma światła latarni ulicznych		16	6	7	Zdania na temat koloru widma światła latarni ulicznych były podzielone, przy nieco większym poparciu dla widma białego (większe poparcie białego oraz sprzeciw w stosunku do żółtego). Sporo głosów wstrzymujących się.
49	Żółty kolor widma światła latarni ulicznych		10	15	4	
51	Zastosowanie znaków drogowych o mniejszej przekątnej	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej, mniejsze znaki nie będą razić	13	4	12	W tym podpunkcie widać spory udział głosów wstrzymujących się, przy porównywalnej liczbie głosów za. Głosy „za” mogą świadczyć o trosce mieszkańców o estetyczny wygląd ulicy, nieprzytłoczonej zbyt dużymi znakami drogowymi, spójnej z historycznym klimatem „starej Pragi”. Wskazywano na analogiczne rozwiązania zastosowane na krakowskim i poznańskim Starym Mieście.
	Inne					
56	Skoordynowanie remontu ulicy z innymi pracami na ulicy, leżącymi poza kompetencjami Dzielnicy, np. wymianą instalacji podziemnych (np. wprowadzenie miejskiego rurociągu kablowego)	Oszczędność pieniędzy i czasu, uniknięcie rozkopywania świeżo wyremontowanej ulicy	25	0	4	Bardzo wysokim poparciem cieszyły się postulaty związane z koordynacją różnych prac na ulicy przy okazji planowanej modernizacji. Wskazywano na idące za tym oszczędności oraz u efektywnienie prac.
53	Udrożnienie kanalizacji burzowej	Ochrona przed zalewaniem ulicy w czasie deszczu	24	0	5	

52	Wprowadzenie monitoringu (np. na wysokości ul. Folwarcznej)	Poprawa bezpieczeństwa na ulicy	20	4	5	Na podstawie głosów oraz dyskusji można wnioskować, że instalacja monitoringu nie znalazła się wśród najważniejszych potrzeb.
54	Likwidacja zawieszenia trakcji tramwajowej z budynków, przeniesienie na słupy	Wzrost komfortu życia mieszkańców Kawęczyńskiej obecnie wstrząsy po trakcji przenoszą się na budynek	18	0	11	Wiele głosów wstrzymujących się w tych podpunktach może sugerować że część osób obecnych na spotkaniu nie zna tych problemów i wiążących się z nimi uciążliwości, ponieważ nie mieszka w dotkniętych nimi miejscach. Należy podkreślić niemal zupełny brak sprzeciwu wobec tych pomysłów innych uczestników spotkania.
55	Zmiana lokalizacji lub likwidacja tramwajowej przekładni technicznej, tzw. „S-ki” (na wysokości ul. Wojnickiej)	Ograniczenie hałasu na ulicy powodowanego przez przejeżdżające tramwaje	12	2	15	
57	Przygotowanie nieczynnego torowiska pod wprowadzenie tramwaju (zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Pragi Centrum)	Zwiększenie atrakcyjności ul. Kawęczyńskiej	11	9	9	W tej kwestii odnotowano brak wyraźnej opinii uczestników spotkania. Głosy „za”, „przeciw” oraz „wstrzymujące się” w zasadzie się równoważą. Być może jest to pomysł, którego przydatność jest zbyt odroczone w czasie (faktycznie wprowadzenie tramwaju na nieczynne torowisko) i mieszkańcy nie widzą potrzeby wydatkowania środków na tym etapie na niepewną inwestycję.