



Kraków, dn. 24 listopada 2016r.

Znak sprawy: KMR/21/2016

**Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu**  
**31-586 Kraków, ul. Centralna 53**

dot. planowanej przebudowy ulicy Starowiślnej i ulicy Krakowskiej

Szanowni Państwo!

W związku z planowaną przebudową ulic Krakowskiej i Starowiślnej, Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów wnosi o zmianę projektu w celu zastosowania poniżej proponowanych rozwiązań.

Przebudowa tych ulic jest okazją do wprowadzenia zmian, które:

- będą zgodne z polityką Miasta Krakowa, zakładającą priorytety dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej;
- wystarczą na długie lata i będą działać równie skutecznie w przyszłości (umożliwiając na przykład dowóz towarów przy użyciu rowerów towarowych lub wózków rowerowych);
- wezmą pod uwagę dotychczasowe trendy (spadek udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży, wyraźny wzrost udziału rowerów) jak i efekty planowanych inwestycji (dołączenie rowerowe południowych dzielnic).

Poprowadzenie wspólnego (samochody, rowery, tramwaje) ruchu, choćby na części tych ulic, może spowodować konflikty podobne do tych, które pojawiły się na ul. Kalwaryjskiej. Separator jedynie częściowo rozwiązał problem blokowania torowiska na ulicy Kalwaryjskiej (blokowanie nadal występuje; tramwaj nie może osiągnąć tam czasów przejazdu konkurencyjnych w stosunku do samochodu, szczególnie między godzinami szczytu). Konflikt, jaki został wywołany pojawieniem się separatora nie został do końca rozwiązany.

Obawiamy się, że obecny projekt przebudowy tych ulic, po realizacji, będzie wymagał korekt. Kolejne grupy społeczne będą zgłaszały postulaty rozwiązania wprowadzonych tym projektem konfliktów. Pasażerowie będą domagali się wydzielenia torowiska i usunięcia z niego rowerzystów i aut. Kierowcy będą zmuszeni do wyprzedzania rowerzystów jadących "środkiem", daleko od zaparkowanych pojazdów, lub w ogóle nie będą mieli możliwości ich wyprzedzić. Rowerzyści, zmuszeni do przekraczania torów, będą wykonywali manewry nieczytelne dla innych uczestników ruchu (lub wręcz wywracali się podczas takiego manewru).

Bez odpowiedzi pozostaje pytanie, jak te ulice będą funkcjonować za lat 10, 20. Po wypełnieniu zapisów Karty Brukselskiej (15% udziału ruchu rowerowego) na tych ulicach pojawi się znaczny ruch rowerowy, utrudniający przejazd tramwajów. Możliwa jest również sytuacja (przykładem dwa miasta, często przytaczane jako wzorcowe: Kopenhaga i Amsterdam), gdzie w przyszłości udział rowerów w podróżach przewyższy udział transportu zbiorowego. Czy wtedy, przy ogromnej liczbie rowerzystów, będzie możliwość zachowania płynnego przejazdu tramwajów? Ruch rowerowy



## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

w Krakowie rośnie dynamicznie - w rok po oddaniu do użytku infrastruktury rowerowej na ul. Mogiłskiej, Jana Pawła II i Al. Pokoju, zgodnie z badaniami Urzędu Miasta Krakowa, dziennie do centrum od strony wschodniej wjeżdża kilka- kilkanaście tysięcy rowerzystów.

Aby skutecznie pogodzić wszystkich użytkowników ul. Krakowskiej i Starowiślnej, wnioskujemy o przebudowę, gdzie na całej długości pozostaje jeden pas ruchu dla aut (w jednym kierunku), powstaje wydzielone torowisko i wydzielona dwukierunkowa droga dla rowerów.

Uzasadnieniem dla powyższych postulatów są następujące kwestie:

1. pozostawienie jednego pasa ruchu dla samochodów (jeden kierunek) pozwoli znaleźć miejsce i na wydzielone torowisko, i na wydzieloną drogę dla rowerów; jednocześnie ułatwi i upłyni ruch aut (rowerzyści, z natury jadący wolniej, nie będą korzystali z jezdni dla aut); ułatwi parkowanie (parkowanie i wyjazd nie będzie utrudnione ruchem tramwajów i rowerzystów, więcej miejsca pozwoli wyznaczyć więcej miejsc parkingowych, na przykład przy pomocy parkowania skośnego);
2. wydzielone (na całej długości) torowisko pozwoli na płynny przejazd tramwajów; jednocześnie, przy zastosowanym rozwiązaniu (ruch aut i rowerzystów po osobnych jezdniach), ewentualne separatory nie będą generowały konfliktu między tymi grupami;
3. wydzielona droga dla rowerów zwiększy bezpieczeństwo jazdy rowerem, pozwoli na przenoszenie znacznie większego ruchu bez powodowania konfliktów czy też utrudnień dla tramwajów i kierowców;
4. jeden kierunek dla samochodów pozwoli "rozciąć" ulice dla ruchu tranzytowego, ułatwiając przejazd dla tych osób, które są zmuszone dojechać na te ulice samochodem (głównie przedsiębiorcy, mieszkańcy i klienci);
5. proponowana zmiana nie jest rewolucyjna, ulica Starowiślna (na odcinku Westerplatte - Dietla) już funkcjonuje w podobnym kształcie; tramwaje nie są blokowane, jest możliwość dojazdu autem i parkowania (w tym realizowania dostaw), ruch rowerowy odbywa się bez zbędnych przeszkód;

Z poważaniem,  
Za Zarząd Stowarzyszenia,

Krzysztof Nil Ryba  
/podpisano elektronicznie/

### Oświadczenie

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Otrzymują:

- Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
- a/a