



Kraków, 28 kwietnia 2023r.

Szanowny Pan

**Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa**

**Andrzej Kulig
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa
ds. Polityki Społecznej i Komunalnej**

**Jerzy Muzyk,
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa
ds. Zrównoważonego Rozwoju**

Dotyczy: Audyt inwestycji "Przebudowa Bulwarów Wiślanych w Krakowie w ramach projektu pn. "Wisła łączy"".

Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów, w związku opublikowaniem na stronie Zarządu Transportu Publicznego (<https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/przebudowa-bulwarow-wislanych-w-krakowie-w-ramach-projektu-pn-wisla-laczy>) projektu poddawanego audytowi przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołany Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20 września 2019 r. (z późn. zm.), przekazuje następujące uwagi i wnioski:

- Zgodnie z opisem zamieszczonym w dokumentacji **projekt sporządzono na podstawie aktów prawnych (m.in. Ustawa Prawo Budowlane, plany miejscowe itp.), w których brakuje Zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018**. Tymczasem par. 2.1 ww. Zarządzenia stanowi: **"Standardy stosują wszystkie komórki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa, miejskie jednostki organizacyjne, miejskie osoby prawne oraz podmioty działające na ich zlecenie przy planowaniu, projektowaniu, budowie, przebudowie, rozbudowie oraz remoncie infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Miejskiej Kraków".** **Niedopełnienie obowiązków służbowych będzie miało negatywne skutki, m.in. przedłużenie projektowania oraz zwiększenie kosztów, wynikających z dostosowania projektu do obowiązującego Zarządzenia.**
- Bulwary Wiślane stanowią część układu podstawowego tras rowerowych Krakowa i VeloMałopolska i muszą spełniać wyśrubowane parametry określone w Standardach dla tras głównych i łącznikowych. **Obecny projekt zawiera szereg rozwiązań, wprost rażąco sprzecznych z zapisami Standardów.** Dla przykładu wymienimy kilka z nich (pełną listę niezgodności i proponowanych zmian prześlemy zwykłą drogą, przez stronę www z Audytami):
 - Zaproponowany przebieg drogi dla rowerów, wchodzący na górny poziom Bulwarów, a następnie prowadzący ruch w dół jest sprzeczny z następującymi zapisami w Standardach (wymogi dotyczące prowadzenia ruchu rowerów): "bezpośredniość: droga i czas na jej pokonanie rowerem powinny być jak najkrótsze.". "wygoda: infrastruktura rowerowa nie może wymagać od rowerzysty nadmiernego wydatku energetycznego. To oznacza minimalizację różnic wysokości i pochyleń podłużnych, zapewnienie wysokiej równości nawierzchni ograniczającej opory toczenia oraz minimalizację ryzyka konieczności zatrzymywania się i ponownego rozpędzania roweru;". W konsekwencji infrastruktura będzie dyskryminować osoby słabsze, nieporuszające się na rowerach elektrycznych.
 - W projekcie kilkaset (!) razy nawierzchnia drogi dla rowerów jest przecinana kostką bazaltową, podczas gdy zapis w Standardach wyraźnie tego zakazuje: "na drogach dla rowerów oraz drogach dla rowerów i pieszych nie dopuszcza się nawierzchni z kostki betonowej lub kamiennej. Nie dopuszcza się również uskoków i innych nierówności większych niż 0,004 m (4 mm)". Kostka bazaltowa może stanowić bardzo poważne, a wręcz śmiertelne zagrożenie dla rolkarzy lub osób poruszających się hulajnogami.



Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

- Szerokość drogi dla rowerów na długim odcinku wynosi 2,00 m, podczas gdy "W przypadku głównych tras rowerowych dwukierunkowe drogi dla rowerów powinny mieć szerokość w poziomie niwelety co najmniej 2,5 m ze względu na większe natężenia i prędkość ruchu rowerów."
- Brak zwymiarowania projektu w zakresie pochyłości podłużnych; z projektu wynika, że będą one znacznie większe niż 5% i nie będą spełniały obowiązku skonstruowania spoczników: "Pochylenia podłużne dróg dla rowerów nie powinny być większe, niż 5 procent. Przy pochyleniu podłużnym większym niż 3 procent i różnicy wysokości większej niż 5 m należy poszerzać drogę dla rowerów o 30 procent, a co 2-5 m różnicy poziomu należy projektować spoczniki o długości 10 m."
- Zaproponowane rozwiązanie drogi dla rowerów (najazdy i zjazdy) pod Mostem Grunwaldzkim jest całkowicie sprzeczne z zapisem "U podstawy zawsze należy projektować płaski odcinek dobiegu i rozbiegu o długości orientacyjnie 50 m, pozbawiony łuków o promieniu mniejszym niż 20 m, przeszkód ograniczających widoczność oraz skrzyżowań z podporządkowaniem drogi dla rowerów."
- Promienie łuków są zbyt małe: "Drogi dla rowerów prowadzące główne trasy dla rowerów powinny mieć prędkość projektową 30 km/godz., a w przypadku głównych tras turystycznych i rekreacyjnych z których korzystają kolarze szosowi i użytkownicy rowerów poziomych należy przyjmować prędkość 40 km/godz.", "Dla prędkości projektowej 40 km/godz. promienie łuków poziomych powinny wynosić co najmniej 25 m, a odległość widoczności powinna wynosić ponad 85 m.". "W rejonie skrzyżowań dopuszcza się mniejsze promienie łuków, ale wyłącznie na relacjach, na których ruch rowerów nie ma pierwszeństwa."
- Podsumowując powyższe uwagi, **zaprojektowana infrastruktura będzie niebezpieczna dla ruchu rowerów i pieszych, a cały projekt i jego sposób procedowania (wbrew procedurze, niezgodnie z dokumentami planistycznymi) stanowi poważne zagrożenie dla dalszego rozwoju ruchu rowerów!**
- **Wielkie zdumienie budzi zaproponowany przebieg drogi dla rowerów pod Wawelem, polegający na przeprowadzeniu ruchu rowerów nie dolnym poziomem (jak obecnie), tylko wyprowadzenie go w górę prosto w największy ruch turystyczny! Wygeneruje to konflikt zarówno na górze (gdzie rowery będą się przeciskać między pieszymi) jak i na dole - gdzie jedynym sposobem, żeby mieszkańcy nie jechali zgodnie ze zdrowym rozsądkiem (tak jak obecnie jeżdżą - na wprost, gdzie ludzi jest mniej i nie ma męczących podjazdów), będzie stały patrol Straży Miejskiej lub Policji wypisujący mandaty. Brak próby poszerzenia dostępnej przestrzeni pod Wawelem na dolnym poziomie (postulat zgłaszany wielokrotnie na etapie konsultacji) nie wskazuje na chęć rozwiązania istniejącego problemu; odnosimy wrażenie, że ZZM próbuje na siłę rozwiązywać nieistniejące konflikty i problemy na styku ruchu rowerów i pieszych - a przy tym, na skutek braku kompetencji, proponuje rozwiązania które takie konflikty wygenerują.**
- **Wnioskujemy o szczególnie staranną procedurę audytu i dostosowanie projektu do Standardów.** W przestrzeni medialnej pojawiło się już wiele zarzutów do projektu (zarzuty dotyczą przede wszystkim dyskryminacji rowerzystów na głównej trasie rowerowej; jak i niezgodności z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa). Dyrektor Zarządu Zieleni Miejskiej, Pan Piotr Kempf, publicznie skrytykował osobę stawiającą te zarzuty (pisząc przy tym, że jest to jego "prywatna opinia"). Z komentarza Pana Dyrektora możemy wywnioskować, że postulat dostosowania projektu do obowiązującego Zarządzenia został określony jako "radikalne hasła i zbieranie poparcia". **To niestety sugeruje, że mogą być wywierane naciski na Zespół Zadaniowy, żeby wydał pozytywną opinię do projektu rażąco niezgodnego ze Standardami. Efekty samowolnego (niezgodnego z planami, Studium Tras, procedurą) działania Zarządu Zieleni Miejskiej w przypadku budowy infrastruktury rowerowej widzimy już w przypadku inwestycji nad Rudawą. Mamy nadzieję, że Panowie Prezydenci dopilnują działania podległych im urzędników, aby zgodnie z obowiązującym Zarządzeniem 3113/2018 poprawiony projekt spełniał Standardy.**

Z wyrazami szacunku,

za Zarząd KMR

Marcin Dumnicki, Łukasz Krzysztof Chruścicki