



Kraków, 14 kwietnia 2023r.

**Szanowny Pan**

**Jacek Majchrowski  
Prezydent Miasta Krakowa**

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

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

**Piotr Kempf  
Dyrektor Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie**

**do wiadomości: Społeczna Grupa Obywatelska  
Mieszkańcy z Rudawą**

## **Dotyczy: Inwestycja "Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Rudawy", zamówionej przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie**

Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów, w związku z **protestami mieszkańców przeciw tej inwestycji**, przekazuje wyjaśnienia i stanowisko dotyczące realizacji zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Rudawy”, dla Zarządu Zieleni Miejskiej (ZZM) w Krakowie, postępowanie nr NP.26.2.3.23.BM. W większości **są to wnioski, które przekazaliśmy na etapie projektowania inwestycji i nie zostały wzięte pod uwagę.**

- **Droga dla rowerów** prowadząca **jednym, lewym (północnym)** wałem rzeki Rudawy jest wpisana w dokumenty planistyczne miasta (MPZP, Studium tras rowerowych), jako **jedna z głównych tras rowerowych. Jest to również element sieci tras rowerowych Województwa Małopolskiego ("VeloRudawa")** i powinna **spełniać standardy zakładane dla takich tras.** Wykonanie tej drogi jest niezbędne, o ile Kraków zamierza działać zgodnie z uchwalonymi planami miejscowymi i polityką transportową. Obecnie procedowana inwestycja jest na sporym odcinku **sprzeczna z MPZP, sprzeczna ze Studium Tras** i będzie musiała zostać uzupełniona poprawną infrastrukturą - stąd **poniesione nakłady zostaną utracone.** Zarząd Zieleni Miejskiej zdaje sobie sprawę z tego, w piśmie z 1 marca 2023 informuje: *"Niezależnie od powyższego, w przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa."*

O zapisach MPZP, jak i właściwym przebiegu informowaliśmy ZZM (pismem) podczas konsultacji, w październiku 2021 roku. W październiku 2018 roku Prezes Stowarzyszenia informował Dyrektora ZZM, Pana Piotra Kempfa (poprzez messenger), że głównym założeniem tras wzdłuż Rudawy i Prądnika powinien być **"asfalt jako droga dla rowerów na jednym brzegu"** (z uwagi na dostosowanie jednego brzegu do bardzo dużej liczby rowerów - jako elementu tras VeloMałopolska, jak i potrzebę korzystania z drugiego brzegu przez spacerowiczów, biegaczy itp.). W czerwcu 2021 roku przesłaliśmy stanowisko Stowarzyszenia (m.in. na adres Dyrektora Piotra Kempfa; stanowisko jest dostępne na naszej stronie www), w którym piszemy: **"Położenie asfaltowej czy betonowej drogi dla rowerów na jednym wale Rudawy czy Wilgi jest minimalną ingerencją w przyrodę** (na wymienionych wałach znajduje się obecnie trawa lub błoto) **czy okolicę** (rowery poruszają się bezkolizyjnie nie utrudniając ruchu na pobliskich uliczkach). [...] Równoległe z budową drogi dla rowerów **należy przystosować pozostałą część terenu dla innych celów**, m.in. spacerów, biegania,



# Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

wyprowadzania psów, rekreacji i wypoczynku. Jak widać, zlekceważenie tych uwag spowodowało silne protesty związane z ingerencją w przyrodę. Postulat prowadzenia drogi dla rowerów wyłącznie koroną jednego wału miał również na celu ograniczenie takiej ingerencji.

- **Główna trasa rowerowa musi spełniać odpowiednie parametry** (zapisane w Standardach Infrastruktury Rowerowej). Należy zaprojektować i wykonać **wydzieloną drogę dla rowerów, bez przeplatania ruchu, jednym wałem (zgodnie z MPZP)**. O tym także informowaliśmy podczas konsultacji w 2021 roku. Obecnie realizowana inwestycja, mimo oficjalnej nazwy "**Ścieżka rowerowa**", nie będzie funkcjonować jako droga dla rowerów. Jest to **sprzeczne** zarówno z zapisami miejskich planów, Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018 (Standardy rowerowe), opracowaną już koncepcją trasy "VeloRudawa", jak i z zasadami bezpieczeństwa (szczególnie dotyczy to wjazdów i ruchu na kładkach czy w rejonie planowanych ławek). Warto może wspomnieć, że Rekomendacja nr 1 niedawno ukończonego Panelu Transportowego (przegłosowana z ponad 80% poparciem) nakazuje "*Inwestowanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych...*". Na stronie Panelu można znaleźć informacje, że "Rekomendacje są wiążące dla władz miejskich."

O tym, że tak **zaprojektowana infrastruktura będzie konfliktowa**, Prezes KMR informował Dyrektora Piotra Kempf'a już w 2018 roku. W "Standardach rowerowych" widnieje zapis, że współdzielone drogi dla rowerów i pieszych należy stosować **wyjątkowo**, tylko w przypadku braku alternatywy (np. na istniejących obiektach inżynierskich), oraz że **szerokość takiej drogi ma wynosić minimum 3 metry**.

- Nawierzchnia drogi dla rowerów powinna zapewniać minimalne opory toczenia oraz dostępność przez cały rok, podczas każdej pogody, rowerem każdego typu, bez zakładania odzieży ochronnej. **Wodoprzepuszczalność drogi położonej na wale przeciwpowodziowym (z założenia nieprzepuszczalnym) jest kompletnie nieistotna** (jest to jedynie formalny wymóg błędnie sporządzonego MPZP). Naszym zdaniem obecne zapisy MPZP należy potraktować jako sabotaż (niepotrzebne zwiększenie kosztów inwestycji) lub niekompetencję i wyciągnąć konsekwencje wobec urzędników odpowiedzialnych za ten błąd.
- Ewentualne alternatywne przebiegi (np. okolicznymi uliczkami) nie będą spełniać standardów trasy głównej, nie będą zgodne z MPZP oraz spowodują konflikty (m.in. duży weekendowy ruch rowerów sparaliżuje dojazd do posesji zlokalizowanych wzdłuż Rudawy).
- **Równoległe z budową drogi dla rowerów** należy przystosować pozostałą część terenu (drugi wał, międzywale) do innych celów, m.in. **spacerów, biegania, wyprowadzania psów, rekreacji i wypoczynku, zachowując walory przyrodnicze i krajobrazowe. Rozdzielenie ruchu rowerów trasą główną od innego ruchu jest konieczne dla uniknięcia konfliktów**. Ten postulat (przekazany nieoficjalnie już w 2018 roku, a oficjalnie dwukrotnie w 2021), zgodny z MPZP oraz innymi dokumentami, również **nie został uwzględniony na etapie planowania**.
- **Projekt (koncepcja jak i projekt budowlany) powinien być zgodny z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr. 3113/2018 (Standardy Infrastruktury Rowerowej) oraz poddany tzw. Audytowi rowerowemu**. Stanowi o tym par. 2 przywołanego Zarządzenia: "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". **Wszelkie odstępstwa od Standardów są możliwe jedynie za zgodą Zespołu Audytowego**, o czym mówi par. 3.2 Zarządzenia: "Każdorazowe odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, wymaga zgody Zespołu Zadaniowego ds. audytów rowerowych w Mieście Krakowie powołanego na mocy Zarządzenia Nr 1577/2011 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 19 lipca 2011 r., zwany dalej „Zespołem Zadaniowym”". **Naszym zdaniem do obecnego konfliktu doprowadziło przede wszystkim niestosowanie się urzędników Zarządu Zieleni Miejskiej do obowiązującego prawa (w tym lekceważenie Zarządzenia Prezydenta oraz kompetencji innych jednostek miejskich, np. Zarządu Transportu Publicznego, odpowiedzialnego za audyt)**. Warto nadmienić, że staje się to **nagminną praktyką ZZM** (ul. Krupnicza, oznakowanie bulwarów, asfaltowanie wałów Wisły - również tych inwestycji nie było na audycie, a dotyczyą ruchu rowerowego).
- **Koncepcja trasy rowerowej wzdłuż Rudawy była audytowana w 2015 roku**, jako "Opracowanie Koncepcji Programowej Budowy I Etapu Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych w Województwie Małopolskim z podziałem na zadania: Zadanie nr 7 - VeloRudawa". Pismem nr TR.461.1.7.2015 z 25 listopada 2015 roku uzyskała pozytywną opinię audytu z uwagą, " **iż na kolejnym etapie projektowym (projekt budowlany)**



# Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

**opracowanie zawierające szczegółowe rozwiązania przedstawić do ponownego audytu".** Dokumentacja jest publicznie dostępna (<https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/velorudawa-ru>). Trasa idzie w całości jednym wałem. Dopiero trzecia wersja projektowa uzyskała pozytywną opinię, z uwagi na konieczność usunięcia niedopuszczalnych błędów w koncepcji. Wszystko wskazuje na to, że prace Zespołu Audytowego z roku 2015, potocznie mówiąc, "poszły na marne".

- **Sposób procedowania tej inwestycji rodzi wiele pytań, m.in.:**
  - **Jaki jest sens** uchwalania dokumentów planistycznych, takich jak MPZP, czy Studium Tras Rowerowych, jeśli **Zarząd Zieleni Miejskiej projektuje według "swojego pomysłu", niezgodnie z tymi dokumentami?**
  - **Dlaczego Zarząd Zieleni Miejskiej nie stosuje się do obowiązujących Zarządzeń Prezydenta Miasta Krakowa, nakazujących projektować infrastrukturę rowerową zgodnie ze Standardami i stosować procedurę audytu?** W sytuacji, gdy ewidentnie urzędnikom brakuje wiedzy i kompetencji, żeby poprawnie zaprojektować infrastrukturę rowerową, do tej pory inne inwestycje krakowskie ratowała procedura audytu, gdzie nad projektem dyskutowały osoby z większą wiedzą i doświadczeniem, zebrane w Zespole Zadaniowym (w ramach struktur Zarządu Transportu Publicznego). **Czy w przypadku Rudawy ZZM celowo nie chciał audytować projektu, zdając sobie sprawę z tego, że kaliber błędów ten projekt dyskwalifikuje?**
  - Czy Zarząd Zieleni Miejskiej podczas projektowania **wziął pod uwagę dostępną koncepcję budowy trasy "VeloRudawa" (audytowaną)?**
  - W związku z ominięciem procedury audytu - **czy za niestosowanie się do Zarządzeń Prezydenta i działania na szkodę mieszkańców zostaną, wobec urzędników, wyciągnięte konsekwencje?**
  - W przestrzeni publicznej pojawiło się twierdzenie, że inwestycja jest dofinansowywana z funduszy UE, a zarazem, że nie chodzi o budowę drogi dla rowerów, ale *czegoś w rodzaju alejki parkowej*. Czy nie zachodzi obawa, że takie działanie (inwestycja nazwana "Budowa ścieżki rowerowej", a w praktyce budowa konfliktowego wspólnego ciągu, niemającego wiele wspólnego z drogą dla rowerów) **może spowodować utratę funduszy z UE lub trudność z ich dalszym pozyskiwaniem?**
  - Czy działanie ZZM (nagminne już omijanie procedury audytu, zlekceważenie uwag ZTP w przypadku oznakowania bulwarów) nie wskazuje na **konflikt lub brak umiejętności współpracy między jednostkami miejskimi**, ze szkodą dla mieszkańców?

Z wyrazami szacunku,

za Zarząd KMR

Marcin Dumnicki, Łukasz Krzysztof Chruścicki