

OPINIA NR.....
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA.....

dotycząca projektu uchwały w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie pozostawienia ruchu dwukierunkowego na odcinku ul. Starowiślnej od ul. Dietla do Mostu Powstańców Śląskich – druk 1118.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 7074, z 2020 r. 919) oraz § 4 ust. 2 i 4 uchwały nr II/9/2018 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawie obywatelskiej inicjatywy uchwałodawczej (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2018 r., poz. 8898, z 2021 r., poz. 2494, z 2022 r., poz. 651) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się **negatywnie** projekt uchwały wniesiony przez Grupę Mieszkańców Miasta Krakowa w sprawie *ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie pozostawienia ruchu dwukierunkowego na odcinku ul. Starowiślnej od ul. Dietla do Mostu Powstańców Śląskich – druk 1118.*

UZASADNIENIE

W pierwszej kolejności zwracam uwagę, że Rada Miasta Krakowa IX kadencji procedowała podobny projekt uchwały wniesionej przez Radę Dzielnicy I Stare Miasto. W październiku 2025 r. do Kancelarii Rady Miasta Krakowa wpłynął projekt uchwały wg druku 905 w sprawie *ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących zmiany projektu przebudowy ul. Starowiślnej w taki sposób, by został na niej zachowany ruch dwukierunkowy*. Prezydent Miasta Krakowa wydał do ww. projektu uchwały negatywną opinię. Argumenty podniesione wówczas zachowują swoją aktualność także obecnie.

Ulica Starowiślna stanowi istniejący ciąg komunikacyjny, pod względem szerokości obustronnie ograniczony poprzez pierzeje elewacji istniejących budynków mieszkalno-usługowych. Ograniczona szerokość pasa drogowego, torowisko tramwajowe wraz z siecią trakcyjną oraz szereg znajdujących się pod nawierzchnią ul. Starowiślnej sieci infrastruktury technicznej stanowi duże wyzwanie w przygotowaniu i realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym w procesie przygotowania inwestycji dołożono wszelkich starań w celu osiągnięcia kompromisu pomiędzy potrzebami wszystkich uczestników ruchu drogowego, zapewnienie im bezpieczeństwa w poruszaniu przy jednoczesnym spełnieniu wymagań obowiązujących przepisów prawa oraz sprostaniu oczekiwaniom strony społecznej. Przebudowa ul. Starowiślnej ma objąć odcinek od skrzyżowania z ul. Dietla aż do Mostu Powstańców Śląskich (wraz z samym mostem). Zmiany obejmą nie tylko samo torowisko, ale gruntowną przebudowę całej ulicy wraz z podziemnymi sieciami infrastruktury technicznej, a ul. Starowiślna w nowej wersji zyska m.in. nowe chodniki, pas rowerowy i zielen, której aktualnie brakuje.

Podkreślić należy, że funkcję ul. Starowiślnej w dojeździe do centrum Miasta przejęła ul. Kotlarska i Most Kotlarski. Proponowane zmiany przyczynią się z kolei do dalszego zmniejszenia ruchu drogowego, szczególnie o charakterze tranzytowym, a w konsekwencji do zmniejszenia hałasu i poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ulicy oraz

sprawności przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej, wprowadzenia zieleni, co przełoży się na realną poprawę jakości życia.

W 2020 r. zostały przeprowadzone konsultacje społeczne w sprawie przebudowy ul. Starowiślnej, zorganizowane przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. W ich trakcie mieszkańcom zaprezentowane zostały trzy warianty propozycji przekroju ul. Starowiślnej. Przedmiotowe konsultacje zakończyły się raportem końcowym, który jest dostępny na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa: <https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/273030/karta>.

Celem konsultacji było wypracowanie wspólnie z mieszkańcami, przedsiębiorcami, przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz innymi podmiotami, docelowego wariantu geometrii i organizacji ruchu ul. Starowiślnej.

Najwyższe poparcie zyskał wariant „W1” z jednokierunkowym pasem ruchu dla samochodów i dwukierunkowym pasem ruchu dla tramwajów. Wariant ten uzyskał poparcie 68% (830 ankietowanych). Wariant uwzględniający dwa kierunki dla ruchu samochodowego poparło zaledwie 24% (292 ankietowanych).

W ramach konsultacji społecznych, pomimo trudności związanych z pandemią uniemożliwiającą organizację m.in. stacjonarnych spotkań z mieszkańcami, udało się przeprowadzić 7 warsztatów planowania partycypacyjnego przy użyciu narzędzia internetowego do prowadzenia wideokonferencji oraz realizowane w sposób zdalny spotkanie podsumowujące. Mieszkańcy mieli także możliwość wypełniania elektronicznego formularza konsultacyjnego w okresie trwania konsultacji.

Konsultacje społeczne odbyły się zgodnie z zapisami prawa miejscowego określającego zasady i tryb ich przeprowadzania z mieszkańcami i mieszkankami Miasta. Sposób zbierania opinii od mieszkank i mieszkańców w tym procesie konsultacyjnym nie odbiega od wieloletniej praktyki pozyskiwania opinii w określonej materii będącej przedmiotem danego opiniowania.

Mając na uwadze powyższe zlekceważenie wyniku dokonanych konsultacji może spowodować niezrozumienie i niezadowolenie osób, które pomimo niesprzyjających okoliczności, wyraziły już swoje zdanie w tym temacie.

Na podstawie wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz wytycznych od wszystkich wymaganych miejskich jednostek organizacyjnych dla przebudowy ul. Starowiślnej została opracowana wielowariantowa koncepcja, która zakłada przebudowę na odcinku od skrzyżowania z ul. Dietla do Mostu Powstańców Śląskich o ruchu jednokierunkowym dla samochodów.

Dla przedmiotowego zadania w dniu 13 maja 2024 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, w której wskazano, że w celu wykonania obliczeń zrównoważonego poziomu dźwięku dla terenów zlokalizowanych w ciągu analizowanego odcinka planowanej inwestycji wykorzystano oprogramowanie Soundplan w wersji 8.0. Obliczenia hałasu drogowego wykonano za pomocą francuskiej metody obliczeniowej NMPB Routes -96 (Guide du Bruit), natomiast hałas pochodzący od ruchu tramwajów obliczano za pomocą holenderskiej metody RMR. Obliczenia wykonano dla horyzontach czasowych: stan istniejący - 2024, stan projektowany -2023 i 2040. Z dokumentacji wynika, że klimat akustyczny w stanie istniejącym (rok 2024) nie jest korzystny. Większość budynków podlegających ochronie przed hałasem znajduje się w zasięgach przekroczeń wartości dopuszczalnych, co wynika z tego, że przedmiotowe budynki graniczą bezpośrednio z pasem drogowym ulicy Starowiślnej i tworzą typową zabudowę „kanionową”. Po zrealizowaniu inwestycji, w obu analizowanych horyzontach czasowych 2030 i 2040 klimat akustyczny ulegnie znaczącej poprawie.

W celu poprawy klimatu akustycznego zaprojektowana została zmiana organizacji ruchu pojazdów samochodowych na ul. Starowiślnej z ruchu dwukierunkowego na ruch jednokierunkowy w kierunku Mostu Powstańców Śląskich.

Dodatkowo w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji zostaną zastosowane urządzenia oparte o system wibroizolacyjnych mat tłumiących o bardzo wysokich parametrach, a na obiekcie mostowym zostaną zastosowane urządzenia dylatacyjne z wkładkami wygłuszającymi oddziaływanie linii tramwajowej.

Wprowadzenie powyższych zmian spowoduje zminimalizowanie niekorzystnego oddziaływania akustycznego oraz spowoduje znaczące zmniejszenie emisji hałasu, drgań oraz zanieczyszczeń w porównaniu ze stanem obecnym.

Bardzo istotnym elementem jest również retencja wód opadowych. Projektowane w tym zakresie rozwiązania pozwolą zatrzymać deszczówkę i znacząco zmniejszyć jej odpływ do przeciążonej kanalizacji. Działania te mają na celu zabezpieczenie mieszkańców przed skutkami nawałnych opadów deszczu.

Celem zagwarantowania płynności dostaw zaprojektowano dodatkowe miejsca postojowe dedykowane wyłącznie dla obsługi przedsiębiorców, sklepów i punktów usług funkcjonujących wzdłuż ulicy Starowiślnej.

Sporządzony przez wykonawcę projekt budowlany branży drogowo-torowej dwukrotnie został poddany audytowi przez *Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie*. Pierwszy raz projekt zagospodarowania terenu przebudowy ul. Starowiślnej został publicznie opublikowany na stronie internetowej Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie w kwietniu 2025 r. Każdy mieszkaniec Krakowa mógł zatem ponownie zapoznać się z propozycjami projektowymi oraz złożyć do nich swoje uwagi. Liczne zgłoszone przez mieszkańców uwagi zostały przeanalizowane i w wielu przypadkach wprowadzone do projektu. Następnie po kolejnym publicznym zaprezentowaniu projektu, w dniu 18 sierpnia 2025 r. został pozytywnie zaopiniowany przez *Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu*.

Nadmieniam, że w 2025 r. wykonana została również analiza rozkładu potoków ruchu dla rejonu ul. Starowiślnej (dla której przyjęto horyzont czasowy 2030 oraz godzinę szczytu porannego). Wyniki obliczeń wskazują na dość znaczne rozproszenie ruchu przeniesionego w wyniku wprowadzenia jednokierunkowej organizacji ruchu na ul. Starowiślnej. Cechą charakterystyczną jest spodziewane zmniejszenie o około 36% natężenia ruchu na ul. Siedleckiego. Należy oczekiwać, że ruch z zamkniętego dla ruchu kierunku na ul. Starowiślnej przeniesie się przede wszystkim na ciąg ulic: Dietla-Grzegórzecka, rejon ul. Krakowskiej oraz ul. Podgórskiej. Analiza wskazuje, że w wyniku wprowadzonych zmian część kierowców, w zależności od źródła i celu podróży, wybierze alternatywne trasy przejazdu – poza obszarem Kazimierza.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa pozyskał dotację z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) na realizację przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego w kwocie 82 650 406,50 zł. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanowiła niezbędny załącznik do wniosku o pozyskanie dofinansowania. Ponadto na potrzeby spełnienia wymogów dokumentacji aplikacyjnej przedstawiono pełne zabezpieczenie wkładu własnego w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa dla realizacji przedmiotowego zadania inwestycyjnego.

Wprowadzenie znaczących zmian w dokumentacji projektowej wiązałoby się z koniecznością pozyskania ponownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zmiana

zakresu projektu spowoduje, iż złożona we wniosku aplikacyjnym do programu FEnIKS dokumentacja stanie się nieaktualna, a z uwagi na to, że nabór na tego typu projekty jest już zamknięty, możliwość pozyskania dofinansowania na realizację przedmiotowej inwestycji zostałaaby utracona.

Należy mieć na uwadze, że przebudowa ul. Starowiślniej i zmiana organizacji ruchu oddziałują na wszystkich użytkowników tej przestrzeni.

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na analizowanym odcinku nie ograniczy możliwości przemieszczania się pieszych, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego ani pasażerów transportu zbiorowego. Wszystkie te grupy nadal będą mogły poruszać się dwukierunkowo, w tym w kluczowej dla obszaru relacji tramwajowej. Zmiana dotyczy wyłącznie ruchu samochodowego, który w warunkach śródmiejskich jest najmniej efektywnym sposobem wykorzystania ograniczonej przestrzeni. Kwestia dostępności dla mieszkańców i przedsiębiorców została przedstawiona w sposób uproszczony. Ruch jednokierunkowy nie oznacza braku dojazdu, lecz jego uporządkowanie. W praktyce realny wzrost czasu dojazdu ma zazwyczaj charakter marginalny. Jednocześnie zmniejszenie natężenia i chaotyczności ruchu może poprawić atrakcyjność ulicy jako miejsca zakupów i spacerów, sprzyjając lokalnemu handlowi.

Nie jest możliwa realna poprawa warunków ruchu pieszych, rowerzystów i transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu pełnej dwukierunkowości ruchu samochodowego na ulicy o przekroju ograniczonym zwartą zabudową. Utrzymanie dwóch kierunków ruchu ogólnego oznacza rezygnację z przestrzeni, którą można przeznaczyć na poprawę bezpieczeństwa przejść dla pieszych, komfortu przystanków tramwajowych, uporządkowanie parkowania, rozwój infrastruktury rowerowej czy wprowadzenie istotnej w przestrzeni wspólnej zieleni. W warunkach przestrzennych ul. Starowiślniej konieczne jest wypracowanie rzeczywistego kompromisu. Zachowanie ruchu samochodowego w obu kierunkach istotnie ogranicza możliwości poprawy warunków dla pieszych i funkcjonowania transportu zbiorowego.

Przy utrzymaniu dwukierunkowości i jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa i komfortu pieszych, należałoby w praktyce dopuścić ruch ogólny po torowisku. Takie rozwiązanie prowadziłoby do pogorszenia warunków funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie, która w ścisłym centrum Miasta powinna mieć zapewniony priorytet oraz wysoką niezawodność. Z kolei pełna separacja torowiska przy zachowaniu dwóch kierunków ruchu samochodowego praktycznie uniemożliwia poprawę jakości przestrzeni pieszej w standardzie oczekiwanym w centrum Miasta. Oznacza to, że przy dwukierunkowym ruchu samochodowym nie da się jednocześnie zapewnić wysokiej jakości przestrzeni dla pieszych, wprowadzić zieleni oraz odpowiednich warunków dla tramwajów.

Należy również podkreślić, że ograniczenie przepustowości dla ruchu samochodowego w centrach miast nie prowadzi do prostego, proporcjonalnego przeniesienia całego ruchu na ulice sąsiednie. Zwiększanie konkurencyjności alternatywnych środków transportu sprzyja zmianie zachowań komunikacyjnych. Poprawa warunków dla transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego może ograniczyć presję samochodową w obszarze, a nie jedynie ją redystrybuować. Obawy dotyczące przeniesienia ruchu nie powinny opierać się wyłącznie na intuicyjnych założeniach. Część obecnych potoków ma charakter tranzytowy, który w ścisłym centrum nie powinien być uprzywilejowany. Reorganizacja ul. Starowiślniej może skłonić część kierowców do wyboru alternatywnych środków transportu. Jej celem nie jest utrzymanie dotychczasowych potoków za wszelką cenę, lecz ich racjonalizacja oraz stopniowe

ograniczanie ruchu indywidualnego tam, gdzie generuje on największe koszty społeczne, środowiskowe i przestrzenne.

Bardzo istotne jest również to, że odcinek ul. Starowiślnej od ul. Westerplatte do ul. Dietla od wielu lat funkcjonuje jako jednokierunkowy dla ruchu samochodowego, co w praktyce pokazuje, iż obawy wskazywane w projekcie uchwały, zwłaszcza w sprawie trudności dla lokalnych przedsiębiorców, nie znajdują potwierdzenia w rzeczywistości. Planowana przebudowa stanowi zatem konsekwentną kontynuację przyjętego wcześniej kierunku zmian. Warto również przypomnieć, że w okresie awaryjnego remontu ul. Starowiślnej, wprowadzono czasową organizację ruchu w postaci jednokierunkowości, analogiczną do rozwiązania przewidywanego po przebudowie. Doświadczenia z tego okresu nie potwierdzają drastycznego wzrostu natężenia ruchu samochodowego na ulicach sąsiednich. W praktyce prognozowane negatywne skutki nie wystąpiły w skali, o której mowa w projekcie uchwały.

Mając na uwadze powyższe opiniuję negatywnie projekt uchwały w *sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie pozostawienia ruchu dwukierunkowego na odcinku ul. Starowiślnej od ul. Dietla do Mostu Powstańców Śląskich* według druku nr 1118.

Prezydent Miasta Krakowa

Aleksander Miszalski