



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.43.2023.DP

Kraków, 15 MAR. 2023

Odpowiedź na petycję

Sprawa Petycja, w treści której zwrócono się z postulatami w zakresie realizacji inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową na terenie Krakowa.

Data pisma 4 lutego 2023 r.

Data wpływu 4 lutego 2023 r.

Znak sprawy KE-01.152.43.2023.DP

Jerzy Porebski

Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Na wstępie informuję, że trasy rowerowe VeloRudawa i VeloPrądnik są zadaniami inwestycyjnymi prowadzonymi przez Województwo Małopolskie (Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie), które były jedynie konsultowane z władzami Miasta Krakowa.

Inwestycja zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę,

Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne.

Mając na uwadze zarówno stanowisko Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie (dalej: RZGW w Krakowie) wskazujące, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym (dalej: PZRP) dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500-9+595, 0+000-0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”, jak i okoliczność, iż przygotowanie oraz realizacja tego typu inwestycji są procesami długotrwałym, nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP.

Podkreślenia wymaga, że Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie nie sprzeciwia się realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada on przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu szybkiego udostępnienia dla mieszkańców Krakowa oraz innych użytkowników obszarów zieleni (w tym przypadku terenów wzdłuż rzeki Rudawy). Dodatkowo podkreślenia wymaga, że konieczność jak najszybszego udostępnienia nowych tras rowerowych motywowana jest wynikiem przeprowadzonego w 2014 r. referendum, w którym ponad 85,20% mieszkańców wyraziło swoje poparcie za tego typu inwestycjami.

Przedmiotowa inwestycja pozwoli również na szybszą realizację większego projektu jakim jest VeloRudawa zapewniając ciągłość tras rowerowych przebiegających przez województwo małopolskie zanim możliwe będzie wybudowanie pełnowymiarowych ścieżek na przedmiotowym obszarze. Obecne warunki zarówno terenowe, jak i prawne nie pozwalają na utworzenie pełnowymiarowych ścieżek rowerowych o pożądanym parametrach, dlatego też przeprowadzanie audytu rowerowego wydaje się nie mieć uzasadnienia.

Stworzenie pełnowymiarowej trasy VeloRudawa (wraz z jej dostosowaniem do ścieżek rowerowych) będzie możliwe dopiero w drugim etapie projektu, który realizacja nastąpi po przebudowie wałów przeciwpowodziowych.

Podkreślenia także wymaga, że pierwszy etap ww. inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (nakaz stosowania nawierzchni ciągów pieszo-rowerowych jako powierzchnie naturalne lub utwardzone z wykorzystaniem materiałów przepuszczalnych dla wody), względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu (w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej). Ponadto, należy przy projektowaniu tras uwzględniać możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta.

Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość.

W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest wylewana nawierzchnia przepuszczalna.

W przygotowywanych projektach nie zawsze możliwe jest zapewnienie rozwiązań w całości zgodnych ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa. Istniejące zagospodarowanie, stan własnościowy gruntów, aspekty wynikające z zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, szerokość korony wałów przeciwpowodziowych, na której zlokalizowany ma być projektowany ciąg dla niechronionych uczestników ruchu oraz inne uwarunkowania powodują, że wielokrotnie w ramach opiniowania projektów i koncepcji należy szukać kompromisowych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo i funkcjonalność użytkowania przez niechronionych uczestników ruchu.

Posiedzenia Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu są pewnego rodzaju panelem dyskusji, na których przedstawiciele miejskich jednostek organizacyjnych, wydziałów Urzędu Miasta Krakowa oraz inni członkowie przedmiotowego Zespołu, w obecności projektantów dyskutują nad przedłożonymi dokumentacjami. Każdorazowo dokumentacja dotycząca projektowanych tras rowerowych jest także publikowana na stronie internetowej Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, dzięki czemu każda osoba zainteresowana tematem ma możliwość zapoznania się z proponowanymi rozwiązaniami, jak również może zgłosić swoje uwagi.

Niezależnie od powyższego, z informacji uzyskanych od Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie wynika, iż po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji zakłada się przeznaczenie lewego wału ww. cieku wodnego dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. studium podstawowych tras rowerowych Miasta Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni (w tym konieczność dokonania zmian w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego), przebieg pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury (np. chodniki, obiekty mostowe) zostaną poddane ponownej dyskusji.

W nawiązaniu do kwestii lokalizacji tzw. „grzybków oświetleniowych” informuję, że Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie nie wyraził zgody na zastosowanie latarni parkowych jako oświetlenia przedmiotowej trasy rowerowej. W związku z powyższym podjęto decyzję o zastosowaniu oświetlenia przygruntowego w najbardziej zurbanizowanej części projektowanej trasy, tj. na odcinku od ul. Kasztelańskiej do al. Focha.

Jednocześnie odpowiadając na zawarte w treści petycji uwagi dotyczące kwestii związanych z przeprowadzonymi przez Gminę Miejską Kraków konsultacjami społecznymi w sprawie zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy pragnę zaznaczyć, że wszystkie uwagi zgłoszone podczas trwania procesu konsultacyjnego zostały poddane analizie, a stworzenie zaś pełnowymiarowego projektu możliwe będzie dopiero w drugim etapie projektu (po przebudowie wałów).

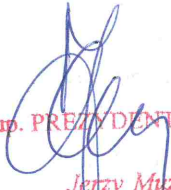
Podsumowanie konsultacji społecznych, zgłoszone uwagi oraz udzielone odpowiedzi dostępne są w raporcie z konsultacji społecznych pod następującym adresem strony internetowej Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie: https://zzm.krakow.pl/images/pliki/galeria/AKTUALNOSCI/co_robimy/Raport_z_konsultacji_waw_Rudawy.pdf.

Odnosząc się zaś do zawartych w treści petycji spostrzeżeń i uwag w zakresie koordynacji realizacji inwestycji rowerowych na terenie Miasta Krakowa należy zaznaczyć, że infrastruktura rowerowa na obszarze Gminy Miejskiej Kraków rozwijana jest od lat, a jej jakość sukcesywnie się poprawia. Istniejące odcinki Wiślanej Trasy Rowerowej zlokalizowane na obszarze Gminy Miejskiej Kraków są licznie wykorzystywane przez mieszkańców. Kluczowe inwestycje, które zapewnią w przyszłości ciągłość trasy, tj. budowa ciągu pieszo-rowerowego na terenie wzgórza Grodzisko czy budowa kładki nad rzeką Białuchą, wymagają jednak wykupu gruntów lub regulacji stanów własnościowych terenów, na których są planowane.

Dodatkowo informuję, że w ramach tegorocznych inwestycji realizowanych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, planowane jest również zlecenie opracowania projektu budowlanego dla wykonania brakującego odcinka ścieżki rowerowej pomiędzy Laskiem Mogiłskim wzdłuż ul. Podbiłki do realizowanego obecnie odcinka dla lewego wału Wisły (tj. pomiędzy ul. Podbiłki, a ul. Ptaszyckiego).

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez Państwa przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,


z up. PREZYDENTA MIASTA
Jerzy Muzyk
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:

1. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie,
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
3. Wydział Planowania Przestrzennego UMK.

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97749.