

**UCHWAŁA NR**  
**RADY MIASTA KRAKOWA**  
z dnia

<b>KANCELARIA RADY MIASTA I DZIELNIC KRAKOWA SEKRETARIAT</b>	
wpłynęło dnia:	05 GRU. 2017
Nr .....	1513
Podpis .....	5

**W sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie wspierania mobilności aktywnej realizowanej za pomocą Urzędzeń Transportu Osobistego**

Na podstawie art.18 ust. 2 pkt. 2, ustawy z dnia 8.03.1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 446, zm.: poz.1579, 1948; Dz. U. z 2017 r. poz. 730) Rada Miasta Krakowa ustala, co następuje:

**§1.**

Ustala się kierunki działania dla Prezydenta Miasta Krakowa związane z utworzeniem sieci spójnych i bezkolizyjnych tras pieszych dostosowanych dla potrzeb pieszych poruszających się za pomocą Urzędzeń Transportu Osobistego (dalej – UTO), przyjaznej dla rolkarzy infrastruktury pieszej oraz prowadzenia przez miasto spójnej polityki ukierunkowanej na popularyzację korzystania z rolek, deskorolek i hulajnóg (w tym elektrycznych) w celach rekreacyjnych i lokomocyjnych (dojazd do pracy, szkoły, na zakupy, spotkania itp.), włącznie ze wspieraniem integracji UTO z komunikacją publiczną (np. dojazd hulajnogą na przystanek).

**§2.**

Słowniczek podstawowych pojęć.

a) Urządzenie Transportu Osobistego (UTO) – kategoria prawna zapisana w artykule 48a rządowego projektu nowelizacji Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, obejmująca m. in. rolki, deskorolki i hulajnogi, w tym deskorolki i hulajnogi elektryczne i solarne (zasilane panelami słonecznymi). Osoba poruszająca się za pomocą UTO jest pieszym i co do zasady jest zobowiązana poruszać się po chodnikach i pozostałej infrastrukturze pieszej (alejki parkowe, place, Rynek Główny, deptaki). Po wejściu w życie nowelizacji, pieszy poruszający się na rolkach, deskorolkach i hulajnogach nadal będzie pełnoprawnym użytkownikiem infrastruktury pieszej, jednak dodatkowo uzyska możliwość korzystania z dróg dla rowerów, ustępując pierwszeństwa rowerzystom.

b) Ilekroć w uchwale jest mowa o rolkach, odnosi się to także do innych niż łyżworolki urządzeń transportu osobistego, takich jak: nartorolki, wrotki, hulajnoga czy deskorolka.

c) Jeżeli nie jest zaznaczone inaczej, pod pojęciem „trasa rolkarska” należy w niniejszej uchwale rozumieć infrastrukturę pieszą lub pieszo-rowerową współdzieloną przez różnych użytkowników (klasycznych pieszych, rolkarzy, rowerzystów, biegaczy itp.), ale posiadającą (obecnie lub docelowo) parametry pozwalające na bezpieczne i komfortowe przemieszczanie się po niej na rolkach. Są to (łącznie):

- gładka nawierzchnia (najlepiej asfaltowa, ewentualnie kostka niefazowana lub żywica),
- odpowiednia szerokość,
- brak ostrych zjazdów lub podjazdów, łagodne pochylnie zamiast schodów,
- jeżeli jest to możliwe – brak krawężników na przejściach dla pieszych,

- brak przeciwwskazań prawnych dla poruszania się na rolkach (np. w przypadku poprowadzenia trasy ulicą – zastosowanie znaku „strefa zamieszkania”),
- brak „wąskich gardeł”, czyli nawet krótkich – metrowych odcinków z nawierzchnią nieutwardzoną (żwirową, szutrową, ubita ziemia itp.).

### § 3.

Wnosi się o wprowadzenie urzędowego standardu budowy nowych i remontowania istniejących chodników i pozostałej infrastruktury pieszej na terenie całego miasta, z wyłączeniem strefy objętej ochroną konserwatorską, nawiązującego do Lubelskich Standardów Piesznych, opartego o następujące zasady:

- a) Niestosowanie kostki fazowanej oraz tradycyjnych fazowanych płyt chodnikowych, także w odniesieniu do inwestycji realizowanych przez dzielnice (z wyjątkiem realizacji starych przetargów),
- b) Realizacja nowych chodników z asfaltu lub kostki niefazowanej, albo innej gładkiej nawierzchni,
- c) Nawierzchnia alejek parkowych oraz tras rolkarskich uwzględnionych w niniejszej Uchwale – co do zasady z gładkiego asfaltu,
- d) W przypadku braku możliwości realizacji nawierzchni asfaltowej na terenach zielonych, w miejscach gdzie należy zastosować nawierzchnię wodoprzepuszczalną, a które są potencjalnie istotne z punktu widzenia jazdy na rolkach należy rozważyć zastosowanie nawierzchni z wodoprzepuszczalnej żywicy.
- e) Rezygnacja z obecnie stosowanej na obszarze Starego Miasta kostki z łupanego kamienia granitowego i zastąpienie jej np. równo ułożonymi płytami granitowymi takimi jak pod Galerią Krakowską, a tam, gdzie nie jest to możliwe – wyznaczenie wzorem Wrocławia pasów gładkiej nawierzchni, nazywanej we Wrocławiu potocznie „szpilkostradami”.

### § 4.

Wnosi się o niezwłoczne podjęcie rozmów z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków celem wypracowania akceptowalnego z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej rozwiązania dla infrastruktury pieszej na terenie objętym ochroną konserwatorską, które zarazem byłoby przyjazne dla rolkarzy i użytkowników walizek na kółkach, a więc pozbawione rowków i szczelin między kostkami. Począwszy od lipca 2018 roku nowe chodniki i ulice z dopuszczonym ruchem pieszych w zabytkowej części miasta powinny być realizowane zgodnie z wypracowanymi wspólnie wytycznymi, które godziłyby funkcje estetyczne z zasadą nie stosowania nawierzchni fazowanej. Przykładem takiej nawierzchni przyjaznej użytkownikom są równo ułożone płyty granitowe takie jak na Placu Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Jeżeli w danym miejscu musi być zastosowana nawierzchnia nieprzyjazna rolkarzom, należy dążyć do stworzenia przynajmniej na części danego placu czy ulicy ciągu wykonanego z estetycznej nawierzchni niefazowanej, umożliwiającego przejazd tego odcinka na rolkach i innych urządzeniach transportu osobistego napędzanych siłą mięśni, korzystania z niego przez panie w szpilkach, osoby niepełnosprawne, osoby z walizkami na kółkach itp.

### § 5.

Wnosi się o podjęcie działań inwestycyjnych oraz działań w zakresie oznakowania celem utworzenia w latach 2018 – 2022 szkieletowej sieci głównych tras rolkarskich (formalnie tras pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych, umożliwiających bezkolizyjne i komfortowe przemieszczanie się na rolkach na całej ich długości). Trasy te mają być co do zasady wielofunkcyjne, a więc rolkarze nie mają



być ich wyłącznymi użytkownikami. Sieć ma być oparta o: infrastrukturę pieszą (chodniki i alejki parkowe), ciągi pieszo-rowerowe, ulice ze strefą zamieszkania oraz takie drogi dla rowerów, po których zgodnie z przepisami mogą się legalnie poruszać także rolkarze. Szkieletowa sieć tras rolkarskich powinna docelowo spełniać następujące warunki:

- co do zasady wykonana na całej długości z gładkiego asfaltu, umożliwiającego komfortową jazdę na rolkach, deskorolkach i hulajnogach. Na krótkich odcinkach dopuszczalne jest zastosowanie innej niefazowanej nawierzchni,

- odpowiednia szerokość zapewniająca komfortowe i bezpieczne współdzielenie przestrzeni między rolkarzy, pozostałych pieszych, w tym rodziców z dziećmi, biegaczy, niepełnosprawnych oraz rowerzystów, w tym użytkowników rowerów dla niepełnosprawnych (handbike); gdy to możliwe – ponad 2 metry,

- zastosowanie zjazdów i pochylni o optymalnym dla rolkarzy nachyleniu (np. na Bulwarach Wiślanych) umożliwiających komfortowe i bezpieczne pokonanie różnic wysokości,

- wzdłuż tras, o których mowa, należy ustawić oznakowanie poziome i pionowe inne niż przewidziane w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym (PORD), umożliwiające wizualną identyfikację trasy oraz zorientowanie się w terenie. W szczególności chodzi o: namalowaną na asfalcie ikonkę rolkarza wraz z numerem trasy (R1, R2, R3... itd.), nie będącą znakiem drogowym w rozumieniu PORD, drogowskazy informujące o odległości do ważnych miejsc, do których można dojechać na rolkach trasami szkieletowymi, a także tablice informacyjne dedykowane rolkarzom, mieszczące: informację o projekcie, mapę tras, informacje o atrakcjach turystycznych na trasach oraz wskazówki odnośnie bezpiecznej jazdy na rolkach, przepisach prawnych dotyczących rolkarzy i zasadach savoir-vivre – promowanie jazdy na rolkach w sposób nie powodujący kłopotów dla pozostałych pieszych i rowerzystów (unikanie jazdy slalomem, trzymanie się prawej strony).

Szkieletową sieć głównych tras rolkarskich tworzyć będą następujące trasy, posiadające oznaczenia w postaci wielkiej litery R i kolejnego numeru:

R1 (Bulwary Wiślane północ): Granica z Gminą Liszki – Bielany – wał wiślany – Salwator – Bulwary Wiślane – kładka nad Białuchą – ścieżka rowerowa Dąbie – Mogiła – Lasek Mogilski (z perspektywą przedłużenia do Przylasku Rusieckiego i dalej wałem wiślany do Niepołomic)

R2 (Bulwary Wiślane południe): Trasa wałem wiślany na prawym brzegu Wisły: kładka na rzece Skawince (granica miasta) – Tyniec – okolice toru Kolna – Dębnyki – Zabłocie – Zalew Bagry (z perspektywą przedłużenia do wału wiślanego w okolicy mostu na ul. Nowohuckiej oraz dalej wałem wiślany do granic miasta w rejonie stopnia wodnego Przewóz)

R3 (Park rzeczny Rudawa): Salwator – łącznik Salwator – Błonia – domknięcie asfaltowej pętli wokół Błoni – trasa asfaltowa wzdłuż Rudawy do granic miasta wraz z połączeniem z trasą R4

R4 (Park linearny Młynówka Królewska): asfaltowa (lub inna niefazowana) trasa od okolic Alei Słowackiego, przez cały park Młynówka Królewska aż do połączenia z trasą R3

R5 (Park rzeczny Białucha): trasa poprowadzona od Bulwarów Wiślanych do granicy miasta z Gminą Zielonki, poprowadzona w oparciu o projektowany Park Rzeczny Białucha, z objazdami w przypadku, gdy jest to konieczne dla zapewnienia ciągłości trasy. W przypadku uzyskania porozumienia z gminami Zielonki, Wielka Wieś i Skąta, trasa R5 mogłaby stać się krakowskim odcinkiem trasy rolkarskiej do Ojcowa

R6 (Trasa Lotnicza): założeniem tej trasy jest połączenie Bulwarów Wiślanych z parkami w rejonie Czyżyn i Mistrzejowic. Trasa oparta w głównej mierze o alejki parkowe Parku Lotników Polskich, Lotniczego Parku Kulturowego, Parku Tysiąclecia i pozostałych terenów zielonych w tych okolicach. Przebieg: Bulwary Wiślane (Dąbie) – Park Lotników Polskich – Lotniczy Park Kulturowy – okolice pasa startowego byłego lotniska Rakowice-Czyżyny – Park Tysiąclecia – odgałęzienie do fortu Mistrzejowice – drugie odgałęzienie: park przy os. Złotego Wieku – osiedle Piastów – okolice zalewu w Zesławicach – perspektywa przedłużenia do Doliny Dłubni (w porozumieniu z ościennymi gminami) i Wzgórz Krzesławickich, połączenie z trasą R7

R7 (Nowa Huta-centrum): założeniem trasy jest połączenie terenów zielonych południa Nowej Huty z Dzielnicą III, Dzielnicą II oraz Starym Miastem z pominięciem bezpośredniego sąsiedztwa głównych arterii samochodowych. Przebieg: Lasek Mogilski – ulica Żaglowa (wymagane wprowadzenie strefy zamieszkania) – alejka po południowej stronie Łąk Nowohuckich (wykonanie z żywicy) – Aleja Pokoju – Park Lotników Polskich – Ugorek – ul. Chałupnika (wymagane uspokojenie ruchu) – przejazd pod torami kolejowymi Chałupnika-Lotnicza (możliwy do realizacji przy okazji budowy przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) – Lotnicza (uspokojenie ruchu) – Mogilska – Lubicz (wymagana zmiana nawierzchni) – Planty – połączenie z trasą R1 i R4

R8 (Park Rieczny Dłubnia). Przebieg: Lasek Mogilski – Zesławice. Trasa wykonana w ramach realizacji projektu Parku Riecznego Dłubnia. Na tych odcinkach, na których zapewnienie przejazdu na rolkach w ramach parku nie jest możliwe, należy zapewnić objazd alternatywnymi szlakami.

R9 (Park Rieczny Wilga). Przebieg: wzdłuż Wilgi od jej ujścia do Wisły, wraz z projektowaną kładką przez Wisłę w górę rzeki w ramach realizacji projektu Park Rieczny Wilga – Borek Fałęcki – Zakopiańska

R10 (Rolkostrada Wielicka): Park Bagry – Estakada Płaszów – Wielicka – droga serwisowa wzdłuż A4 – granica miasta z Gminą Wieliczka.

## § 6.

REALIZACJA. Ze względu na duży zakres prac i kosztów, koniecznych dla pełnej realizacji sieci tras z paragrafu § 4, wnioskuję się o przyjęcie następującego harmonogramu prac, gwarantującego osiągnięcie już w 2018 lub najpóźniej w 2019 roku całkowitej przejezdności dla przynajmniej dwóch tras, osiągnięcie całkowitej przejezdności do końca 2019 roku dla kolejnych dwóch oraz stopniową realizację pozostałych odcinków w kolejnych latach, przy następujących założeniach:

a) Do końca 2018 roku należy dążyć do zapewnienia całkowitej przejezdności tras R1, R2 i R10. Jeżeli okaże się to niemożliwe ze względu na kształt budżetu Miasta na 2018 rok, należy dążyć do realizacji tego zadania z oszczędności budżetowych w 2018 roku, a jeżeli i to nie będzie możliwe – wpisać te zadania do budżetu na 2019 rok i wykonać je w pierwszej połowie 2019 roku. Wymaga to realizacji następujących inwestycji:

- wykonanie nefazowanego łącznika na odcinku: końcówka trasy Bielany – Przegorzały (rejon Mostu Zwierzynieckiego) – Salwator początek Bulwarów Wiślanych,
- całkowita wymiana asfaltu na północnej części Bulwarów Wiślanych na odcinku: Wawel – Most Kotlarski,
- budowa podjazdów na Bulwarach Wiślanych przystosowanych do potrzeb rowerzystów, rolkarzy, niepełnosprawnych i pozostałych grup pieszych,



- budowa kładki nad rzeką Białuchą przy jej ujściu do Wisły (w 2018 roku co najmniej wykonanie dokumentacji i uzyskanie pozwoleń, realizacja w 2018 lub 2019 roku),
- zapewnienie dojazdu na rolkach do trasy Dąbie – Mogiła od strony Alei Pokoju w postaci wyasfaltowania końcowego odcinka wałów wiślanych lub fragmentu ulicy Sierpowej,
- wykonanie asfaltowego łącznika trasy Dąbie – Mogiła z Laskiem Mogiłskim oraz łącznika Lasku Mogiłskiego z ulicą Żaglową (z asfaltu lub żywicy),
- realizacja asfaltowego połączenia Widłakowa – Tyniecka,
- wymiana asfaltu na południowej części Bulwarów Wiślanych od Mostu Dębnickiego do ulicy Ludwinowskiej,
- wymiana nawierzchni na niefazowaną w rejonie Mostu Retmańskiego na chodnikach łączących oba odcinki Bulwarów Wiślanych po obu stronach Wilgi,
- domknięcie asfaltowej pętli wokół Błóż z wymianą asfaltu na alejkach wokół Błóż,
- zapewnienie przejezdności na rolkach w rejonie Zabłocia – między Bulwarem Podolskim a ul. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego,
- wymiana nawierzchni na asfaltową na chodnikach na i w sąsiedztwie mostu na Stopniu Dąbie od trasy R1 do skrzyżowania z ulicą Nowohucką,
- wymiana nawierzchni chodników i budowa brakujących odcinków wzdłuż ulic Wielickiej i połączenia z drogą serwisową wzdłuż A4.

b) W 2018 roku należy dążyć do zapewnienia przejezdności trasy R4 na odcinku Grotgera – Wodociągi poprzez wymianę nawierzchni na asfaltową lub żywiczną na tych odcinkach alejek w Parku Młynówka Królewska, gdzie obecnie jest nawierzchnia z kostki, płyt chodnikowych lub szutru i gdzie jest to możliwe do realizacji. Źródłem finansowania może być bieżący budżet Zarządu Zieleni Miejskiej.

c) W latach 2018-2019 należy zapewnić całkowitą przejezdność tras R6 i R7, z wyjątkiem przejazdu pod torami wzdłuż ulic Chałupnika-Lotniczej (inwestycja realizowana w innym trybie), a także zapewnić komfortowe i bezpieczne połączenie Błóż z Bulwarami Wiślаныmi. Wymaga to realizacji następujących zadań:

- wymiana nawierzchni alejek (nowy asfalt) w Parku Lotników przy zapewnieniu bezkolizyjnego połączenia tych alejek z chodnikiem i drogą dla rowerów wzdłuż Alei Pokoju i Lema oraz przejazdów przez Aleję Jana Pawła II,
- budowa asfaltowych lub betonowych alejek w Lotniczym Parku Kulturowym, zapewniająca możliwość przejazdu od Al. Jana Pawła II (okolice wejścia do Muzeum Lotnictwa) do przejścia podziemnego pod Al. Bora-Komorowskiego przy domach studenckich Politechniki Krakowskiej, wraz z dojazdem do kampusu PK,
- wymiana nawierzchni na asfaltową w Parku Tysiąclecia na tych odcinkach, na których obecnie jest inna nawierzchnia,
- wykonanie brakujących asfaltowych łączników z Parku Tysiąclecia do parku przy Forcie Mistrzejowice, Parku Reduta, osiedla Piastów i Zalewu w Zesławicach,

- połączenie Lasku Mogińskiego z ulicą Żaglową wraz z wprowadzeniem na ul. Żaglowej strefy zamieszkania,
- asfaltowe połączenie rejonu ulicy Żaglowej z łąkami Nowohuckimi i alejkami na tyłach Szpitala Żeromskiego (asfaltowy chodnik wzdłuż ul. Klasztornej, strefa zamieszkania na ul. Odmętowej),
- wykonanie nawierzchni z żywicy na alei po południowej stronie łąk Nowohuckich, z zapewnieniem przejezdności w stronę al. Jana Pawła II,
- wymiana nawierzchni chodników na Ugorku,
- strefa zamieszkania na ulicach Chałupnika i Lotniczej,
- wymiana nawierzchni chodników na asfaltową wzdłuż ulic: Nadbrzeżna, most nad Białuchą Brodowicza i fragmentu ul. Beliny-Prażmowskiego (zapewnienie dojazdu do Ronda Mogińskiego),
- wymiana nawierzchni chodnika na niefazowaną na całej długości ulicy Lubicz,
- likwidacja zakazu przemieszczania się na rolkach na przejściu podziemnym pod skrzyżowaniem ulic Basztowa – Westerplatte lub zapewnienie możliwości bezkolizyjnego przejazdu na odcinku: ul. Lubicz – Planty w inny sposób,
- likwidacja barier w poruszaniu się na rolkach na Plantach (zamiana odcinków z kostki na samych Plantach i przejazdach przez ulice na uzgodnioną z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków nawierzchnią niefazowaną),
- zapewnienie przejazdu po niefazowanej nawierzchni między Plantami a: Bulwarami Wiślanymi w rejonie Wawelu, Bulwarami Wiślanymi w rejonie Galerii Kazimierz (z wykorzystaniem przestrzeni pod estakadą kolejową), Placem Jana Matejki, Błoniami (m. in. niefazowana nawierzchnia chodnika wzdłuż ulicy Piłsudskiego wraz z przejazdami przez ulice),
- zapewnienie przejazdu po niefazowanej nawierzchni między Bulwarami Wiślanymi na Salwatorze a pętlą wokół Błóń, w miarę możliwości poprzez budowę asfaltowej trasy VeloRudawa na wale wiślanym wzdłuż ujściowego odcinka rzeki.

d) Realizacja do 2022 roku włącznie pozostałych tras wymienionych w niniejszej uchwale z założeniem, aby do końca roku 2022 zrealizować przynajmniej 80% długości tras R1 - R10, a jeśli to możliwe, dążyć do osiągnięcia 100% przejezdności.

## § 7.

Wnosi się o zamontowanie do końca 2018 roku przynajmniej 20 automatycznych szafek umożliwiających schowanie w nich rolek, deskorolki, kasku itp. w miejscach takich jak okolice urzędów, stacji SKA i innych węzłów przesiadkowych, a także w sąsiedztwie terenów rekreacyjnych: Błóń, lasów miejskich, Zakrzówka. Celem takiego rozwiązania jest promowanie możliwości dojazdu na rolkach np. w celu załatwienia sprawy w urzędzie czy przesiadki na pociąg kolei miejskiej, poprzez możliwość zmiany obuwia i zostawienia sprzętu w szafce. W pobliżu szafek powinny znajdować się ławki. System automatycznych szafek powinien być także zaprojektowany z myślą o biegaczach, którzy chcieliby dojechać komunikacją publiczną, na rowerze lub rolkach w atrakcyjne dla biegania tereny zielone (okolice Błóń, Sikornika, Zakrzówka) i potrzebują zostawić w szafce cieplejszą odzież, plecak i inne elementy, które przeszkadzają podczas uprawiania sportu. System szafek powinien być zaprojektowany tak, aby był możliwy jego dalszy rozwój w kolejnych latach, a opłaty za korzystanie z szafek mogły być zintegrowane np. z Krakowską Kartą Miejską czy systemem roweru miejskiego.



## § 8.

Wnosi się o podjęcie we współpracy z dyrektorami szkół ogólnomiejского programu promującego dojazd na rolkach, deskorolce lub hulajnodze do szkoły wraz z promowaniem zasad bezpiecznej jazdy.

## § 9.

Wnosi się o podjęcie rozmów z Marszałkiem Województwa Małopolskiego celem wspólnego podjęcia działań związanych z popularyzacją integracji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej i UTO w zakresie dojazdu na hulajnodze lub deskorolce do jazdy po mieście, w tym ich elektrycznych wariantów, na stacje i przystanki kolejowe oraz przystanki komunikacji miejskiej.

## § 10.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

## § 11.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## Uzasadnienie

Jazda na rolkach, deskorolkach i hulajnogach zdobywa w Krakowie i nie tylko coraz większą popularność. Środowiska rolkarskie szacują, że z urządzeń transportu osobistego (UTO, czyli rolki, deskorolki, hulajnogi itp.) korzysta już w Krakowie kilkadziesiąt tysięcy osób, w tym coraz więcej z nich nie tylko rekreacyjnie, ale też jako środek lokomocji. O skali popularności UTO świadczy fakt, iż w comiesięcznych nocnych przejazdach z cyklu „Kraków, rolki i my” średnio bierze udział ok. 1500 osób, mimo braku informacji o tym wydarzeniu w lokalnych mediach.

Rolki mają wiele zalet zdrowotnych: poprawiają kondycję, stanowią skuteczną prewencję chorób sercowo-naczyniowych i otyłości, są skuteczną formą zachęcenia do aktywności fizycznej osób, które niespecjalnie są zainteresowane innymi formami ruchu, w tym biegania. Jedną z ważniejszych zalet jazdy na rolkach jest też możliwość łączenia dwóch funkcji: rekreacyjno-sportowej oraz transportowej. W dzisiejszej dobie wielu krakowian narzeka na nadmiar obowiązków i związany z tym brak czasu na codzienną aktywność fizyczną. Po powrocie do domu są już zbyt zmęczeni, by wygospodarować dodatkową godzinę dziennie na wieczorną aktywność sportową. Rolki są dla takich zapracowanych ludzi dobrym rozwiązaniem: można pojechać do pracy komunikacją publiczną, zabierając ze sobą rolki do plecaka, a po pracy zamienić obuwie na rolki i wrócić na nich do domu, jadąc po drodze do parku czy nad rzekę.

Coraz bardziej popularne są też dojazdy na rolkach, deskorolkach i hulajnogach do szkół. W czasach, gdy uczniowie często unikają lekcji WF-u i nadużywają siedzącego trybu życia, należy wszelkimi możliwymi sposobami wspierać tych uczniów, którzy dojeżdżają do szkoły na rolkach czy deskorolkach i dają tym samym pozytywny przykład swoim koleżankom i kolegom.

O ile rolki doskonale nadają się do podróży na dłuższe odległości, nawet kilkudziesięciokilometrowe, deskorolki i hulajnogi świetnie sprawdzają się na krótszych odcinkach: zwłaszcza jako sposób dojazdu na przystanek czy stację SKA. W ten sposób stają się istotnym elementem systemu mobilności, uzupełniającym komunikację publiczną i transport rowerowy. W przeszłości deskorolki były

użytkowane głównie przez młodzież, używającą to urządzenie do różnych trików w skateparkach, jednak od kilku lat popularność zdobywają specjalne deskorolki do jazdy po mieście: longboard i fiszka. Zaletą deskorolek typu „fiszka” jest ich mały rozmiar, dzięki czemu doskonale nadają się do podjechania na przystanek i kontynuacji podróży autobusem, tramwajem lub pociągiem – do tego zresztą została stworzona. Miastem, które aktywnie promuje wykorzystanie hulajnóg i deskorolek jako sposób dojazdu ma przystanki, jest Wiedeń – miasto bliźniacze Krakowa, z którego często bierzemy przykład.

Rolki, deskorolki i hulajnogi nie zastąpią roweru w roli najważniejszego środka aktywności mobilnej i nie taki jest cel niniejszej uchwały, jednak mogą stać się istotnym i atrakcyjnym uzupełnieniem polityki rowerowej miasta. Kraków ma już ku temu dość spory potencjał choćby ze względu na to, że już dziś istnieją dość spore odcinki tras pieszo-rowerowych (np. nad Wisłą czy wokół Błonia), które cieszą się popularnością wśród rolkarzy. Wystarczy je ze sobą połączyć, usuwając „wąskie gardła”, w postaci krótkich odcinków pozbawionych dobrej nawierzchni. Dzięki stosunkowo niewielkim inwestycjom, rozłożonym na kilka lat, Kraków może niskim kosztem osiągnąć efekt synergii i stać się najbardziej przyjaznym rolkarzom miastem w Polsce, co pozytywnie wpłynie na wizerunek miasta i jego atrakcyjność, a także przyciągnie do Krakowa wielu turystów rolkarskich.

Istotną sprawą jest także kontynuowanie rozpoczętego z inicjatywy Prezydenta Miasta Krakowa procesu wymiany nawierzchni chodników na niefazowaną (asfalt, kostka niefazowana), o co apelują również pozostałe kategorie pieszych: niepełnosprawni, rodzice z wózkami dziecięcymi, piesi z walizkami na kółkach czy nawet panie chodzące w szpilkach, dla których fazowana kostka jest dużą niedogodnością. Bardzo istotną kwestią jest też odpowiednia polityka informacyjna miasta, w tym promowanie jazdy na rolkach, deskorolkach i hulajnogach i przełamywanie stereotypów, jakoby „nie wypadało” przyjechać na deskorolce na poważne spotkanie czy konferencję. Należy nadmienić, że jeszcze w 1990 roku podobne stereotypy pokutowały wobec rowerów i właśnie dzięki odpowiedniej polityce informacyjnej udało się przekonać krakowian, że również jazda na rowerze w garniturze nie jest niczym dziwnym.

Dobrym przykładem z zagranicy, na którym Kraków może się wzorować, jest Dortmund z jego zasadą „Mobilität für alle” - Mobilność dla wszystkich. W ramach tej zasady Dortmund promuje poruszanie się w celach nie tylko rekreacyjnych także na rolkach, deskorolkach i hulajnogach. Zasada „Mobilität für alle” jest w Dortmundzie rozumiana w ten sposób, że miasto promuje każdą formę mobilności, w tym rolki i deskorolki, niezależnie od tego, jak dużo użytkowników z niej korzysta.

Wdrażając w życie zapisy niniejszej uchwały Kraków będzie czerpać z najlepszych zagranicznych wzorców, a równocześnie stanie się w polskiej skali liderem, wyznaczającym innym miastom nowe trendy, co pozytywnie wpłynie na wizerunek Krakowa i władz miasta, w tym Prezydenta i Rady Miasta Krakowa.

Alena Jura  
Pekni  
SMA