

UCHWAŁA NR XCI/2394/17 RADY MIASTA KRAKOWA

z dnia 20 grudnia 2017 r.

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 2017 r. poz. 1875) 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 (zwirową, 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 Pieszych, 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”,
- f) Rezygnacja z krawężników i korytek ściekowych na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych, także tych obniżonych i zastąpienie ich, wzorem Wiednia, jednolitą nawierzchnią asfaltową, dostosowaną zwłaszcza do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz pieszych poruszających się za pomocą urządzeń transportu osobistego.

§ 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 wiślanym do Niepołomic)

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

R3 (Park rzeczny Rudawa): Salwator - łącznik Salwator - Błonia - domknięcie asfaltowej pętli wokół Błoń - 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 Skąpa, 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 Dłubnia (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 Rzeczny Dłubnia): Przebieg: Lasek Mogilski - Zesławice. Trasa wykonana w ramach realizacji projektu Parku Rzecznego Dłubnia. Na tych odcinkach, na których zapewnienie przejazdu na rolkach w ramach parku nie jest możliwe, należy zapewnić objazd alternatywnymi szlakami.

R9 (Park Rzeczny Wilga): Przebieg: wzdłuż Wilgi od jej ujścia do Wisły, wraz z projektowaną kładką przez Wisłę w górę rzeki w ramach realizacji projektu Park Rzeczny 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, wnioskuje 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 niefazowanego 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 Białucha przy jej ujściu do Wisły (w 2018 roku co najmniej wykonanie dokumentacji i uzyskanie pozwoleń, realizacja w 2018 lub 2019 roku),
- zapewnienie dojazdu na rolnach 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 Mogilskim oraz łącznika Lasku Mogilskiego 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 Błoń wraz z wymianą asfaltu na alejkach wokół Błoń,
- zapewnienie przejezdności na rolnach 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 Grottgera - 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 Błoń z Bulwarami Wiślanymi. 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 Białucha 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 rolnkach 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 rolnkach na Plantach (zamiana odcinków z kostki na samych Plantach i przejazdach przez ulice na uzgodnioną z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków nawierzchnię 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 Błoń, 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 rołek, deskorolki, kasku itp. w miejscach takich jak okolice urzędów, stacji SKA i innych węzłów przesiadkowych, a także w sąsiedztwie terenów rekreacyjnych: Błoń, lasów miejskich, Zakrzówka. Celem takiego rozwiązania jest promowanie możliwości dojazdu na rołkach 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 rołkach w atrakcyjne dla biegania tereny zielone (okolice Błoń, 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 rołkach, 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. Wnosi się o zbudowanie w latach 2018-19 wydzielonego toru rolkarskiego na terenie Bieńczyce oraz o rozważenie zbudowania analogicznej trasy wzdłuż Zalewu Nowohuckiego i jeśli to możliwe – wzdłuż Dłubni. Tory rolkarskie powinny być wzorowane na analogicznych rozwiązaniach z Doliny Trzech Stawów w Katowicach, Parku Śląskiego w Chorzowie i Parku Północnego w Sopocie. Ich przeznaczeniem jest stworzenie infrastruktury dla osób uczących się jeździć na rołkach lub ćwiczących swoje umiejętności, tak aby osoby mniej wprawne nie musiały korzystać z infrastruktury współdzielonej z innymi użytkownikami.

§ 11. Wnosi się o uwzględnienie potrzeb rolkarzy i innych użytkowników UTO przy pracach związanych z utworzeniem Parku Zakrzówek, o ile to możliwe – tak aby dało się dojechać na rołkach znad Wisły do Parku Zakrzówek (np. z uwzględnieniem nawierzchni z żywicy).

§ 12. Wnosi się o podjęcie przez Miasto audytu dotyczącego możliwości poruszania się po Krakowie osób niepełnosprawnych na rowerach typu handbike (napędzanych rękami), wraz z identyfikacją barier w tym zakresie oraz podjęcia działań informacyjnych ukierunkowanych z jednej strony na zachęcenie osób niepełnosprawnych do korzystania z tej formy aktywności, a z drugiej strony – na uświadomienie społeczeństwa, czym są rowery dla niepełnosprawnych i sprzyjanie postaw służących unikaniu nieporozumień w tym zakresie.

§ 13. Wnosi się o rozważenie podjęcia przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu działań promocyjnych służących popularyzacji rowerów cargo / rowerów rodzinnych, w tym dowożenia nimi dzieci do szkoły lub przedszkola.

§ 14. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 15. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miasta Krakowa

Bogusław Kośmider