



RPW/28674/2023

Data: 2023-02-04

Sierla Ewa

URZĄD MIASTA KRAKOWA

KAN
Plac

Od:

Wysłano:

Do:

Temat:

Data 07 LUT.

sobota, 4 lutego 2023 16:47

Prezydent Miasta Krakowa

[POCZTA ZEWNĘTRZNA] List otwarty do Prezydenta Miasta Krakowa-infrastruktura

rowerowa

0725	Wpłynęło	A
KP-04	06 LUT. 2023	
Sekretariat	dnia	
załączniki	podpis	

KE 6.02.23
PREZYDENT MIASTA KRAKOWAJacek Majchrowski
7.02.23List otwarty

Pan Prof. Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa

URZĄD MIASTA KRAKOWA KANCELARIA MAGISTRATU Plac Wszystkich Świętych 3/4	
Data 2023 -02- 04 (14)	
Nr	zał.

Dotyczy: regionalnych tras rowerowych na terenie Krakowa

od początku swojego istnienia zabiegał o stworzenie bezpiecznej infrastruktury rowerowej w: Krakowie, województwie małopolskim, Polsce.

Infrastruktura rowerowa, korzystanie z roweru jako środka komunikacji proekologicznej jest w centrum naszej uwagi od chwili utworzenia W roku 1985 organizowaliśmy pierwszą w Polsce demonstrację rowerową. Mamy więc mandat moralny do wypowiedzi na ten temat. Stanowisko nasze i list kierowany do Władz Miasta jest wynikiem analizy dokonanej przez ekspertów i naukowców, znanych i cenionych nie tylko w kraju.

Trasy rowerowe powstały w wielu miejscach Krakowa i województwa. Jednak w wielu miejscach nadal brakuje infrastruktury rowerowej. Przez Kraków przechodzą europejskie trasy EuroVelo4 i EuroVelo11 oraz krajowa Wiśłana Trasa Rowerowa. W Krakowie mają swój początek regionalne trasy rowerowe: **VeloRudawa** i **VeloPrądnik**.

Władze województwa małopolskiego uporały się z realizacją **Wiślanej Trasy Rowerowej** ale Władze Krakowa nie potrafiły skoordynować realizacji na swoim terenie. Powstała Wiśłana Trasa Rowerowa od granicy woj.śląskiego do granicy woj.świętokrzyskiego z brakującymi odcinkami na terenie Krakowa, po stronie zachodniej w rejonie Grodziska i po stronie wschodniej (kładka nad ujściem Białuchy, odcinek w rejonie mostu Wandy, odcinek od mostu

KE	07 LUT. 2023
Sekretariat	dnia
	podpis

Wandy do ujścia Podłężanki). Od wielu lat czeka na realizację EuroVelo11 po śladzie dawnej kolei i kolejki na północy Krakowa. W tym czasie powiat kazimierski wybudował swój odcinek od granicy z woj. małopolskim do Wiślicy. **Paradoksem jest, że Kraków mający największy potencjał rowerowy ma najmniejszy dostęp do rekreacyjnej i turystycznej infrastruktury rowerowej.**

Od wielu lat czekają na realizację popularne ciągi rekreacyjne w dolinach Rudawy i Prądnika. Wszystkie trasy regionalne mają ustalone standardy i przebiegając przez Kraków standardy te muszą być spełnione. Władze Krakowa także zadbały o odpowiednie standardy tras rowerowych. Projekt (koncepcja jak i projekt budowlany) powinien być zgodny z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr. 3113 (Standardy Infrastruktury Rowerowej) oraz poddany tzw. Audytowi rowerowemu. **Zatem nie jest zrozumiałym dlaczego Zarząd Zieleni Miejskiej nie chce tych standardów spełnić w przypadku trasy regionalnej jaką jest VeloRudawa.** Od lat w Krakowie wszystkie projekty infrastruktury rowerowej poddawane są audytowi natomiast Zarząd Zieleni Miejskiej nie poddał projektu VeloRudawy audytowi. Jednocześnie wypowiedź medialna przedstawiciela Zarządu Zieleni Miejskiej o kuriozalnym proteście rowerzystów świadczy o kompletnym niezrozumieniu idei konsultacji społecznych prowadzonych w Krakowie i lekceważeniu użytkowników tych rozwiązań. Słuszne uwagi organizacji rowerowych przekazane inwestorowi w ramach konsultacji zostały zignorowane. Tymczasem zgodnie z dokumentami planistycznymi (MPZP, Studium tras rowerowych) trasa rowerowa miała być zlokalizowana na lewym (północnym) wale rzeki Rudawy – dwukrotnie zmieniano przebieg i przechodzono na wał południowy a następnie znów na północny. To przechodzenie z wału północnego na południowy jest pod kątem prostym bez wymaganego standardami wprowadzenia łuków poziomych zgodnych z normami. Zgodnie ze standardami tras regionalnych nawierzchnia powinna być asfaltowa a wprowadzenie nawierzchni wodoprzepuszczalnej na wale przeciwpowodziowym (z założenia nieprzepuszczalnym) jest rozwiązaniem absurdalnym zwiększającym jedynie koszty i w przyszłości mogącym doprowadzać do przyspieszonej erozji wału. Nawierzchnie tego typu są nietrwałe i trudne do dobrego utrzymania. **To marnowanie środków finansowych na fanaberie.** Jest niedopuszczalnym, aby w skrajni trasy lokalizować: ławki, latarnie, kosze. Grzybki oświetleniowe zlokalizowane w nawierzchni mogą być przyczyną utraty stabilności przez rowerzystów i zagrożeniem bezpieczeństwa. Równolegle 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 od ruchu pieszego jest konieczne dla uniknięcia konfliktów.

Omawiany projekt musi być bezwzględnie poprawiony. Dopuszczenie do realizacji takiego projektu skompromituje Kraków, który może się poszczycić dobrymi realizacjami infrastruktury rowerowej.

Deklarujemy udział naszych ekspertów w opracowaniu i realizacji wszelkich projektów związanych z infrastrukturą rowerową.
