



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.274.2026

Kraków, 24 kwietnia 2026 r.

**Pan**  
**Łukasz Maślona**  
**Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie rewitalizacji Bulwarów Wiślanych, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 14 kwietnia 2026 r., uprzejmie informuję.

Na potrzeby przebudowy Bulwarów Wiślanych opracowano projekt budowlany dla odcinków I-IV obejmujących obszar od ujścia Rudawy do Wisły (do okolic Mostu Kotlarskiego), dla których uzyskano wszystkie wymagane prawem uzgodnienia, w tym decyzje o pozwoleniu na budowę.

Odnosząc się do Pana wniosku o udostępnienie „ostatecznych projektów i wizualizacji” informuję, że dokumentacja nie jest obecnie udostępniana do wglądu publicznego z uwagi na złożoność oraz obszerność samej dokumentacji, jak również fakt, że nie jest ona w pełnym zakresie zdigitalizowana. Istnieje możliwość zapoznania się z projektem podczas wizyty, po uprzednim uzgodnieniu terminu spotkania. W celu umówienia ewentualnego terminu proszę o kontakt z Zarządem Zieleni Miejskiej w Krakowie pod nr tel.: 12 201 02 40.

W odpowiedzi na Pana pytanie w sprawie przyjętego rozwiązania kolizji „pieszych i rowerzystów pod Wawelem” informuję, że na czas opracowywania dokumentacji projektowej nie było zgody Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie na wykonanie poszerzenia ciągu pieszo-rowerowego u stóp Wzgórza Wawelskiego na dolnym bulwarze. Obecnie analizowane są warianty możliwych technicznie rozwiązań dla przedmiotowego poszerzenia, a wypracowane materiały zostaną przekazane do kluczowych organów decyzyjnych w tym zakresie, czyli Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Zabytków. W związku z powyższym dotychczas poprowadzony ruch pieszy i rowerowy dolnym bulwarem pod Wzgórzem Wawelskim zostanie utrzymany do czasu opracowania dokumentacji projektowej dla poszerzenia ciągu pieszo-rowerowego na dolnym bulwarze.

Projekt modernizacji Bulwarów przeszedł proces opiniowania pod kątem ruchu pieszych i rowerzystów w ramach prac Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu. Opiniowana wersja dokumentacji została udostępniona pod adresem internetowym: [https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/przebudowa\\_bulwarow-wislanych-w-krakowie-w-ramach-projektu-pn-wisla-laczy](https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/przebudowa_bulwarow-wislanych-w-krakowie-w-ramach-projektu-pn-wisla-laczy). W wyniku kilkukrotnych iteracji opiniowania projektu udało się poprawić wiele rozwiązań mających wpływ na ruch rowerowy, m.in. usunięto z projektu poprzeczne pasy wykonane z kostki w obrębie drogi dla rowerów oraz doprowadzono do poszerzenia łączników pomiędzy górnym a dolnym bulwarem. Jednakże głównym problemem w uzyskaniu pożądanych parametrów infrastruktury rowerowej była, wskazywana na całym etapie opiniowania projektu, konieczność zachowania określonego poziomu powierzchni biologicznie czynnej. Konieczność zachowania tego wskaźnika na wysokim poziomie, określonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, uniemożliwia

poszerzenie drogi dla rowerów do minimum 2,5 m na całym odcinku, gdzie droga dla rowerów przylega do chodnika oraz do 3 m, gdzie droga dla rowerów jest oddzielona zieleńcem od ciągu pieszego. Droga rowerowa o szerokości 2 m została zaprojektowana jedynie w obrębie Bulwaru Rodła, a więc w miejscu o najmniejszym natężeniu ruchu. Zaznaczyć należy, że w obecnym stanie droga dla rowerów mierzy również 2 m szerokości. Poszerzenie wiązałoby się z koniecznością ingerencji w wał przeciwpowodziowy Wisły, co mogłoby naruszyć jego statykę. Na pozostałych odcinkach Bulwarów szerokość drogi rowerowej została zwiększona maksymalnie, na ile było to możliwe, w stosunku do obecnie istniejącej.

Zaznaczyć należy, że projekt nie powoduje pogorszenia stanu istniejącego w zakresie szerokości. Geometria najazdów została zachowana w stosunku do obecnie istniejącej. Zaprojektowanie ramp najazdowych o 5% nachyleniu wiązałoby się z koniecznością ich wydłużenia oraz ingerencją w wały przeciwpowodziowe. Realizacja dodatkowego odcinka dobiegu i rozbiegu o długości 50 m wymagałaby ingerencji w wał przeciwpowodziowy oraz istotnego zwiększenia powierzchni utwardzonych kosztom terenów zieleni, co prowadziłoby do naruszenia charakteru parku miejskiego. Z tego względu pozostawiono obecną geometrię najazdów.

Nadmieniam, że przywołane wytyczne dotyczące prędkości projektowej 30–40 km/h oraz wynikających z niej promieni łuków odnoszą się przede wszystkim do głównych tras komunikacyjnych o charakterze transportowym. W przypadku Bulwarów Wiślanych, które pełnią funkcję parku miejskiego i przestrzeni rekreacyjnej i wypoczynkowej, uwarunkowania są odmienne. Bulwary są intensywnie użytkowane przez różnorodne grupy – pieszych, rodziny z dziećmi, osoby starsze czy właściciele zwierząt. W takich warunkach utrzymanie wysokich prędkości rowerowych byłoby nie tylko trudne, ale mogłoby również zwiększać ryzyko kolizji i obniżyć poczucie bezpieczeństwa innych użytkowników przestrzeni. Z tego względu przyjęte rozwiązania projektowe, w tym mniejsze promienie łuków, mają na celu naturalne uspokojenie ruchu rowerowego i dostosowanie go do rekreacyjnego charakteru miejsca. Podejście to sprzyja harmonijnemu współistnieniu wszystkich użytkowników zapewniając równowagę między funkcją transportową, a społeczną i wypoczynkową Bulwarów. Projekt uwzględnia potrzebę poszanowania interesów wszystkich grup korzystających z tej przestrzeni, a nie tylko jednej, co jest kluczowe dla zachowania jej bezpiecznego i przyjaznego charakteru.

Odnosząc się do barierek wzdłuż brzegu Wisły informuję, że inwestycja uzyskała niezbędne zgody wymagane prawem wydane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które przekazuję w załączniku.

Ponadto informuję, że w dniu 14 kwietnia 2026 r. zatwierdzony został projekt stałej organizacji ruchu (pismem znak: GK-11.7221.1035.2025) w zakresie połączeń inwestycji rewitalizacji Bulwarów Wiślanych z pasami drogowymi dróg publicznych. Przyjęte rozwiązania wynikają z geometrii drogi i mają na celu maksymalne zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

z up. PREZYDENTA MIASTA  
*Stanisław Mazur*  
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik
2. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Biuro Architekta Miasta
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa