

Kraków, 23 marca 2026 r.

Interpelacja

Prezydent Miasta Krakowa

Aleksander Miszański

W sprawie: rewitalizacji Bulwarów Wiślanych

Szanowny Panie Prezydencie,

zwracam się z uprzejmą prośbą o szczegółowe informacje ws. przedstawionego projektu rewitalizacji Bulwarów Wiślanych. Proszę o informację, na jakim etapie konkretnie jest ta koncepcja, który fragment ma już wydane pozwolenie na budowę, który etap ma wszelkie niezbędne uzgodnienia ustawowe i gdzie znajdę ostateczne projekty i wizualizacje, które są przekazane do realizacji?

Ponadto proszę o:

- informację ws. przyjętego rozwiązania kolizji pieszych i rowerzystów pod Wawelem - to odwieczny konflikt, w którym dochodzi do niebezpiecznych sytuacji;

- informację ws. postulatów Kraków Miastem Rowerów i ich realizacji w dokumentacji projektowej przypomnę fragment audytu:

„Bulwary Wiślane stanowią część układu podstawowego tras rowerowych Krakowa i VeloMałopolska i muszą spełniać wyśrubowane parametry określone w Standardach dla tras głównych i łącznikowych. Obecny projekt zawiera szereg rozwiązań, wprost rażąco sprzecznych z zapisami Standardów. Dla przykładu wymienimy kilka z nich (pełną listę niezgodności i proponowanych zmian prześlemy zwykłą drogą, przez stronę www z Audytami):

- Zaproponowany przebieg drogi dla rowerów, wchodzący na górny poziom Bulwarów, a następnie sprowadzający ruch w dół jest sprzeczny z następującymi zapisami w Standardach (wymogi dotyczące prowadzenia ruchu rowerów): „bezpośredniość: droga i czas na jej pokonanie rowerem powinny być jak najkrótsze.”. „wygoda: infrastruktura

rowerowa nie może wymagać od rowerzysty nadmiernego wydatku energetycznego. To oznacza minimalizację różnic wysokości i pochyłeń podłużnych, zapewnienie wysokiej równości nawierzchni ograniczającej opory toczenia oraz minimalizację ryzyka konieczności zatrzymywania się i ponownego rozpędzania roweru;”. W konsekwencji infrastruktura będzie dyskryminować osoby słabsze, nieporuszające się na rowerach elektrycznych.

- W projekcie kilkaset (!) razy nawierzchnia drogi dla rowerów jest przecinana kostką bazaltową, podczas gdy zapis w Standardach wyraźnie tego zakazuje: „na drogach dla rowerów oraz drogach dla rowerów i pieszych nie dopuszcza się nawierzchni z kostki betonowej lub kamiennej. Nie dopuszcza się również uskoków i innych nierówności większych niż 0,004 m (4 mm)”. Kostka bazaltowa może stanowić bardzo poważne, a wręcz śmiertelne zagrożenie dla rolkarzy lub osób poruszających się hulajnogami.

- Szerokość drogi dla rowerów na długim odcinku wynosi 2,00 m, podczas gdy „W przypadku głównych tras rowerowych dwukierunkowe drogi dla rowerów powinny mieć szerokość w poziomie niwelety co najmniej 2,5 m ze względu na większe natężenia i prędkość ruchu rowerów.”

- Brak zwymiarowania projektu w zakresie pochyłeń podłużnych; z projektu wynika, że będą one znacznie większe niż 5% i nie będą spełniały obowiązku skonstruowania spoczników: „Pochylenia podłużne dróg dla rowerów nie powinny być większe, niż 5 procent. Przy pochyleniu podłużnym większym niż 3 procent i różnicy wysokości większej niż 5 m należy poszerzać drogę dla rowerów o 30 procent, a co 2-5 m różnicy poziomu należy projektować spoczniki o długości 10 m.”

- Zaproponowane rozwiązanie drogi dla rowerów (najazdy i zjazdy) pod Mostem Grunwaldzkim jest całkowicie sprzeczne z zapisem „U podstawy zawsze należy projektować płaski odcinek dobiegu i rozbiegu o długości orientacyjnie 50 m, pozbawiony łuków o promieniu mniejszym niż 20 m, przeszkód ograniczających widoczność oraz skrzyżowań z podporządkowaniem drogi dla rowerów.”

- Promienie łuków są zbyt małe: „Drogi dla rowerów prowadzące główne trasy dla rowerów powinny mieć prędkość projektową 30 km/godz., a w przypadku głównych tras turystycznych i rekreacyjnych z których korzystają kolarze szosowi i użytkownicy rowerów poziomych należy przyjmować prędkość 40 km/godz.”, „Dla prędkości projektowej 40 km/godz. promienie łuków poziomych powinny wynosić co najmniej 25 m, a odległość widoczności powinna wynosić ponad 85 m.”. „W rejonie skrzyżowań dopuszcza się mniejsze promienie łuków, ale wyłącznie na relacjach, na których ruch rowerów nie ma pierwszeństwa.”

Łukasz Maślona
Radny Miasta Krakowa

Podsumowując powyższe uwagi, zaprojektowana infrastruktura będzie niebezpieczna dla ruchu rowerów i pieszych, a cały projekt i jego sposób procedowania (wbrew procedurze, niezgodnie z dokumentami planistycznymi) stanowi poważne zagrożenie dla dalszego rozwoju ruchu rowerów!"¹

- udostępnienie zgody Wód Polskich na postawienie barierek wzdłuż brzegu Wisły, co moim zdaniem stwarza niebezpieczeństwo powodziowe.

Z poważaniem,

/-/ Łukasz Maślona

¹ <https://kmr.org.pl/audyt-inwestycji-przebudowa-bulwarow-wislanych-krakowie-ramach-projektu-pn-wisla-laczy/>