Jaka przyszłość Alei Słowackiego? - podsumowanie

2026-04-10

Dotychczasowe działania w ramach procesu dialogu dotyczącego przyszłości Alei Słowackiego obejmowały spacer badawczy, spotkanie „Think Tanku Miejskiego KRK” oraz badanie ankietowe.

Spacer badawczy odbył się 30 września 2025 r. i zgromadził kilkudziesięciu mieszkańców i mieszkanek, którzy wspólnie z urzędnikami przebyli trasę od Nowego Kleparza do Placu Inwalidów rozmawiając o największych bolączkach Alei.

Zestawienie zgłoszonych uwag znajduje się w załączonym pliku.

Kolejnym wydarzeniem w procesie był, zorganizowany przez Koalicję Ruchów Krakowskich „Wspólnie dla Miasta” w dniu 30 października 2025 r., Think Tank Miejski. Spotkanie obejmowało prezentacje ekspertów społecznych dotyczące zagadnień urbanistycznych i komunikacyjnych, a następnie dyskusję z udziałem publiczności.

Podsumowanie Think Tanku znajduje się w załączonym pliku.

W terminie od 31 października do 30 listopada 2025 roku – **1599 mieszkańców i mieszkanek Krakowa** wypełniało ankietę zamieszczoną na portalu obywatelski.krakow.pl oraz w aplikacji mKraków.

Ankieta obejmowała ponad 25 pytań, które koncentrowały się na:

- problemach związanych z przystankami komunikacji zbiorowej,
- organizacji ruchu autobusowego,
- stanie chodników,
- dostosowaniu przejść dla pieszych i chodników do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- synchronizacji sygnalizacji świetlnej,
- ocenie obecnej zieleni i infrastruktury oraz potrzebie nasadzeń,
- dostępności miejsc parkingowych dla służb,
- rozmieszczeniu stojaków rowerowych,
- potrzebie zamontowania kamer,
- problemie nielegalnego parkowania,
- estetyce Alei i najbliższej okolicy,
- potrzebach właścicieli psów.

Ostatnia sekcja ankiety składała się z pytań dotyczących wizji Alei w perspektywie 20 lat oraz wskazania najpilniejszych, zdaniem respondentów, potrzeb rewitalizacyjnych.

Szczegółowe omówienie odpowiedzi na poszczególne pytania znajduje się w raporcie.

Na podstawie analizy wyników ankiety Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta

Krakowa oraz miejskie jednostki organizacyjne: Zarząd Dróg Miasta Krakowa, Zarząd Transportu Publicznego i Zarząd Zieleni Miejskiej wytypowały działania, możliwe do realizacji w perspektywie krótkoterminowej, odpowiadające na zgłaszane postulaty.

- Najczęściej podnoszonymi problemami odnoszącymi się do przystanków komunikacji miejskiej były zbyt wąskie perony i zatłoczenia przystanków - 801 wskazań, oraz brak wiat przystankowych (748). Wychodząc naprzeciw tym postulatom Zarząd Dróg Miasta Krakowa rozpoczął działania w celu zabezpieczenia środków na realizację zadania pn. „Przebudowa peronu przystankowego w rejonie skrzyżowania al. Słowackiego z ul. Długą w kierunku Politechniki Krakowskiej”. Ponadto prowadzone są analizy odnośnie poprawy sytuacji na przystanku Nowy Kleparz w kierunku Radia Kraków (pod Herbewem), gdyż montaż wiat na przystankach wymaga odsunięcia konstrukcji od krawędzi jezdni i budynków, przy jednoczesnym zapewnieniu minimalnej szerokości chodnika. W praktyce oznacza to brak możliwości montażu standardowego zadaszenia w obecnym przekroju Alei i konieczność opracowania rozwiązania dopasowanego do specyfiki miejsca.
- Spośród sugerowanych w ankiecie rozwiązań dotyczących organizacji ruchu autobusowego na Alei, najwięcej ankietowanych (530 odpowiedzi) wskazało poprawienie płynności przejazdu na skrzyżowaniach, dla 505 ankietowanych rozwiązaniem byłoby zwiększenie nadzoru nad nieuprawnionym korzystaniem z buspasów przez inne pojazdy. Respondenci podkreślali, że kluczowe są usprawnienia w korytarzu autobusowym (buspas) i poprawa jego drożności przede wszystkim poprzez ograniczenie kolizji z ruchem skręcającym. Pojawiały się postulaty wprowadzenia dodatkowych lewo- i prawoskrętów. Kwestia blokowania buspasów będzie omawiana na posiedzeniu Zespołu ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu, w którego skład wchodzą m.in. przedstawiciele Komendy Miejskiej Policji w Krakowie, zarządcy drogi oraz Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zarazem, należy pamiętać, że dopuszczenie pojazdów elektrycznych do poruszania się pasami autobusowymi wynika z przepisów prawa powszechnie obowiązującego (ustawa), a nie z przyjętej organizacji ruchu. Ponadto, w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury procedowany jest aktualnie wniosek dotyczący wprowadzenia zakazu skrętu w prawo z Alei Mickiewicza w ulicę Karmelicką, z wyłączeniem wybranych grup użytkowników, w tym mieszkańców. W przypadku wprowadzenia takiego zakazu jedyną alternatywą dla dojazdu do ul. Karmelickiej pozostawałby mniej dogodny wariant przez ulice Łobzowską i Batorego, co mogłoby powodować istotne utrudnienia dla okolicznych mieszkańców. Z uwagi na potencjalną uciążliwość dla mieszkańców, sprawa została przekazana do Rady Dzielnicy I, w celu pozyskania opinii mieszkańców i podjęcia stosownej uchwały.
- Wśród zebranych odpowiedzi pojawiały się również m.in. uwagi dotyczące braku infrastruktury rowerowej, co powoduje kolizje ruchu rowerowego z oczekującymi na przystankach oraz uwagi na temat braku ciągłości i bezpieczeństwa tras rowerowych. Potrzeba budowy wydzielonej infrastruktury rowerowej przewijała się także przy okazji innych kwestii, poruszanych w ankiecie. Brak infrastruktury rowerowej wynika z braku możliwości wyznaczenia jej na całej długości tego ciągu w ramach istniejącego zagospodarowania terenu Alei Trzech Wieszczów. Zmieszczenie takiej infrastruktury wymaga istotnych przekształceń w przekroju ulicy, powiązanych ze zmianą jej funkcji. Aktualnie są jednak analizowane możliwości wprowadzenia usprawnień dla ruchu rowerowego w miejscach przecięcia wybranych dróg poprzecznych z Aleją oraz w pasie rozdzielającym jezdnie na odcinku między ulicami Łobzowską i Krowoderską.

- Potrzebę pilnego remontu chodników wskazało 20% respondentów (58% oceniło stan chodników na Alei jako zadowalający, 12% jako dobry). 146 osób skorzystało z możliwości odpowiedzi na pytanie o to, które przejścia dla pieszych lub chodniki na Alejach Słowackiego wymagają dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Łączna liczba konkretnych lokalizacji nie przekroczyła 75, najczęściej wskazywano rejon Nowy Kleparz – Długa oraz plac Inwalidów. Obecnie planowany jest remont chodnika w ciągu ulicy Łobzowskiej po stronie wschodniej od radia Kraków do ulicy Sienkiewicza oraz w ciągu alei Słowackiego od ulicy Karmelickiej do ulicy Lenartowicza.
- Część ankietowanych (561 wskazań) postulowała wprowadzenie zieleni na chodniki, np. w postaci pasów oddzielających je od jezdni, drzew, pnączy. W pytaniu o to, czy obecne nasadzenia są odpowiednie do warunków miejskich na Alejach, 40% oceniło je pozytywnie, 14% wskazało potrzebę ich wymiany na bardziej odporne gatunki, pojawiały się sugestie dodania gatunków zimozielonych czy pochłaniających zanieczyszczenia. W tym kontekście warto przypomnieć, że na przestrzeni ostatnich paru lat realizowane są zadania z różnych edycji Budżetu Obywatelskiego, mające na celu punktowe zwiększenie powierzchni zielonych, kosztem istniejących powierzchni utwardzonych, w tym m.in. wprowadzenie w 2026 r. zieleńca w rejonie ul. Śląskiej (ZDMK/T1.339/23 - Krowodrza zrywa z betonem). Ponadto realizowane będą zadania przygotowane przez zespół Ogrodnika Miejskiego w zakresie „Zielonych ulic”.

Podsumowując głosy mieszkańców i mieszkanek wyrażone w ankiecie należy zauważyć, iż postulaty wskazywane jako pilne do wprowadzenia w znacznej mierze pokrywały się z odpowiedziami na pytanie o wizję Alei za 20 lat. Ich realizacja uzależniona jest od gruntownej przebudowy, daleko zmieniającej dotychczasowy kształt Alei. Kierunek przekształcenia popierany przez ok. 45% respondentów zakłada ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego i uczynienie Alei bardziej zielonymi. Jednocześnie ok. 13% osób biorących udział w ankiecie postulowało kierunek odwrotny – zwiększenie przepustowości ruchu samochodowego, zaś ok. 10% opowiadało się za utrzymaniem stanu obecnego.

Punktem wyjścia do dalszych prac koncepcyjnych jest priorytet ruchu pieszego i komunikacji publicznej. Z uwagi jednak na obecną rolę Alei w układzie komunikacyjnym Krakowa, możliwość realizacji przebudowy jest ściśle powiązana z powstaniem Trasy Pychowickiej i Trasy Zwierzynieckiej, a więc należy ją rozpatrywać w perspektywie długoterminowej.

Niniejsze podsumowanie nie jest więc zamknięciem procesu dialogu, tylko jego pierwszego etapu. Rozmowa o przyszłości Alei będzie kontynuowana.

Pliki do pobrania:

- spis uwag zgłoszonych na spacerze badawczym
- podsumowanie Think Tanku Miejskiego KRK
- raport z badania ankietowego