



Zarząd
Zieleni Miejskiej
w Krakowie

**KONSULTACJE SPOŁECZNE DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA
I ETAPU BULWARÓW WIŚLANYCH W KRAKOWIE**

—

raport z konsultacji społecznych

Opracowanie

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie

Opracowanie wkładu do raportu

Referat ds. Partycypacji i Dialogu

Wydział Polityki Społecznej

i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa

Kraków, kwiecień 2021

SPIS TREŚCI

I.	WPROWADZENIE.....	3
II.	PODSTAWA PRAWNA KONSULTACJI	3
III.	CEL I PRZEDMIOT KONSULTACJI	3
IV.	INFORMACJE O SPOSOBIE PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI.....	4
1.	CZAS TRWANIA KONSULTACJI	4
2.	INFORMACJE O KONSULTACJACH.....	4
3.	WYKORZYSTANE FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I HARMONOGRAM.....	7
V.	OPINIE, SUGESTIE ORAZ UWAGI MIESZKAŃCÓW.....	8
1.	PYTANIA ZADANE PODCZAS SPOTKANIA ON-LINE.....	8
2.	FORMULARZE KONSULTACYJNE - TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU.....	17
3.	DYŻUR TELEFONICZNY - ZGŁOSZONE UWAGI.....	66
4.	UCHWAŁY KIERUNKOWE RAD/ZARZĄDU DZIELNIC	67
VI.	WYNIKI KONSULTACJI	67
VII.	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	68



I. WPROWADZENIE

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie procesu konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie. Przez I etap należy rozumieć zakres obszaru od ujścia rzeki Rudawy do Mostu Kotlarskiego – strona północna (Bulwar Rodła, Bulwar Czerwieński, Bulwar Inflancki, Bulwar Kurlandzki, odcinek od ul. Hieronima Wietora do ul. Mostowej, a także odcinek od Mostu Powstańców Śląskich do Alei Ignacego Daszyńskiego). Zaprezentowany projekt koncepcyjny, poddany opinii mieszkańców, realizowany jest przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie w ramach projektu pn.: „Wisła Łączy”.

Raport składa się z następujących części:

- A. **Informacje o sposobie przeprowadzenia procesu konsultacyjnego** – przebieg procesu konsultacji, akcje informacyjne oraz formy konsultacji uwzględnione w oparciu o uchwałę nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018r.
- B. **Opinie, sugestie oraz uwagi mieszkańców** – tabelaryczne zestawienie wszystkich zebranych uwag w procesie konsultacyjnym.
- C. **Wyniki konsultacji** – podsumowanie zebranych uwag zgłoszonych przez mieszkańców, a także informacja o sposobie uwzględnienia wyników przez Zarząd Zieleni Miejskiej.

Raport został opracowany na podstawie zebranych uwag mieszkańców Krakowa.

II. PODSTAWA PRAWNA KONSULTACJI

Konsultacje społeczne zostały zorganizowane w oparciu o uchwałę nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących statutowej tych organizacji.

W proces konsultacyjny zaangażowany został również Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa.

III. CEL I PRZEDMIOT KONSULTACJI

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było poznanie oczekiwań, potrzeb oraz opinii mieszkańców odnoszących się do przedstawionego projektu koncepcyjnego zagospodarowania przedmiotowego terenu. Problematyka poruszana podczas konsultacji została uwzględniona w niniejszym dokumencie. Przedmiotem konsultacji były kwestie dotyczące sposobu funkcjonowania rewitalizowanego odcinka Bulwarów Wiślanych oraz wypracowanie docelowego wzorca w dalszym procesie projektowym na pozostałych odcinkach bulwaru.

IV. INFORMACJE O SPOSOBIE PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI

1. CZAS TRWANIA KONSULTACJI

W okresie od 9 lutego do 12 marca 2021 r. odbyły się konsultacje społeczne w sprawie zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie. Ze względu na panujący na obszarze kraju stan epidemii Covid-19, wywołany wirusem SARS-CoV-2, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dn. 20 marca 2020 roku w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii, Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie zaoferował wszelkie możliwe formy konsultacji społecznych, które nie stanowiłyby potencjalnego zagrożenia zdrowia.

2. INFORMACJE O KONSULTACJACH

Informacje o konsultacjach pojawiły się m.in.:

- ✓ na stronie internetowej www.obywatelski.krakow.pl, w zakładce *Konsultacje społeczne* › *Aktualności*
- ✓ na stronie internetowej www.krakow.pl, w zakładce *Nasze Miasto* › *Aktualności*
- ✓ na stronie internetowej www.zzm.krakow.pl, w zakładce *Aktualności* › *Konsultacje społeczne - Bulwary Wiślane*
- ✓ Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa
- ✓ na stronie internetowej www.dzielnica1.krakow.pl
- ✓ na stronie internetowej www.dzielnica5.krakow.pl
- ✓ na stronie internetowej www.dzielnica7.krakow.pl
- ✓ na portalu społecznościowym Facebook – Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie oraz Miejskie Centrum Dialogu
- ✓ na portalu społecznościowym Instagram - Miejskie Centrum Dialogu.

AKCJA INFORMACYJNA POPRZEZ SERWIS INTERNETOWY www.obywatelski.krakow.pl

Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu (www.obywatelski.krakow.pl):

- ✓ dział „aktualności”
- ✓ dział „aktualne konsultacje społeczne”
- ✓ newsletter.

W DZIALE „AKTUALNOŚCI”

29 stycznia 2021 r. opublikowano informację, że w okresie od 9 lutego do 12 marca 2021 r. prowadzone będą przez Zarząd Zieleni Miejskiej we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia konsultacje społeczne z mieszkańcami Krakowa w sprawie zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie. W tekście poinformowano o spotkaniu konsultacyjnym on-line zaplanowanym na 9 lutego i o konieczności oraz sposobie rejestracji na nie oraz innych formach prowadzenia konsultacji.

Tego samego dnia opublikowano zaproszenie na spotkanie konsultacyjne on-line zaplanowane na 9 lutego 2021 r. z szerszą informacją na temat jego celu, przebiegu oraz informacją, w jaki sposób się na nie zarejestrować.

8 lutego 2021 r. opublikowano informację o wydłużeniu do godz. 12:00 dnia 9 lutego rejestracji na mające się odbyć tego samego dnia o godz. 18:00 spotkanie konsultacyjne on-line dotyczące zagospodarowania Bulwarów Wiślanych w Krakowie.

9 lutego 2021 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia trwających do 12 marca 2021 r. konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych. w tekście poinformowano m.in.: o podstawie prawnej prowadzonych konsultacji, prowadzących konsultacje podmiotach, harmonogramie przebiegu konsultacji oraz dostępnych formach udziału w konsultacjach.

Do pobrania zamieszczono następujące pliki:

- ✓ formularz konsultacyjny w .doc oraz .pdf
- ✓ prezentację ze spotkania – I etap zagospodarowania Bulwarów Wiślanych
- ✓ Przekrój nr 1
- ✓ Przekrój 2
- ✓ Rzut – Salwator
- ✓ Rzut – Wawel
- ✓ Rzut – Skałka
- ✓ Rzut – Bernatka
- ✓ Rzut – Galeria.

15 lutego 2021 r. opublikowano informację o mającym się odbyć w dniu 16 lutego 2021 r., w godzinach 12:00-15:00 dyżurze telefonicznym eksperta pod numerem telefonu 12 201 02 74, prowadzonym w ramach konsultacji dotyczących zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie.

17 lutego 2021 r. opublikowano informację o przeprowadzonym 9 lutego 2021 r. spotkaniu on-line, zorganizowanym w ramach konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie wraz z linkiem do relacji wideo z przedmiotowego spotkania.

4 marca 2021 r. opublikowano informację o przedłużeniu do 12 marca 2021 r. terminu zgłaszania uwag. W tekście poinformowano szczegółowo, w jaki sposób można zgłaszać uwagi i propozycje odnośnie przedmiotu konsultacji.

W DZIALE „AKTUALNE KONSULTACJE SPOŁECZNE”

W dniu 9 lutego 2021 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia trwających do 12 marca 2021 r. konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych. W tekście poinformowano m.in.: o podstawie prawnej prowadzonych konsultacji, prowadzących konsultacje podmiotach, harmonogramie przebiegu konsultacji i dostępnych formach udziału w konsultacjach.

Do pobrania zamieszczono następujące pliki:

- ✓ formularz konsultacyjny w .doc oraz .pdf
- ✓ prezentację ze spotkania - I etap zagospodarowania Bulwarów Wiślanych
- ✓ Przekrój nr 1
- ✓ Przekrój 2
- ✓ Rzut – Salwator
- ✓ Rzut – Wawel
- ✓ Rzut – Skałka

- ✓ Rzut – Bernatka
- ✓ Rzut – Galeria.

Informacja o konsultacjach została także zamieszczona w Newsletterze Miejskiego Centrum Dialogu.

AKCJA INFORMACYJNA NA PROFILU MIEJSKIEGO CENTRUM DIALOGU W KRAKOWIE NA FACEBOOKU I INSTAGRAMIE

Informacje o konsultacjach zamieszczano również na portalach społecznościowych t.j.: Facebook i Instagram, na profilach Miejskiego Centrum Dialogu oraz na Facebook Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.

29 stycznia 2021 r. opublikowano post, w którym poinformowano, że w okresie od 9 lutego do 12 marca 2021 r. prowadzone będą przez Zarząd Zieleni Miejskiej we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia konsultacje społeczne z mieszkańcami Krakowa, dotyczących zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych. W tekście poinformowano krótko o planowanych formach prowadzenia konsultacji.

Tego samego dnia opublikowano zaproszenie na spotkanie konsultacyjne on-line zaplanowane na 9 lutego 2021 r. z informacją o sposobie rejestracji.

8 lutego 2021 r. opublikowano post, w którym poinformowano o wydłużeniu do godz. 12:00, dnia: 9 lutego rejestracji na mające się odbyć tego samego dnia o godz. 18:00 spotkanie konsultacyjne on-line w sprawie zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie. Podano także bezpośredni link do rejestracji na spotkanie - <https://app.evene.pl/event/bulwarywislane/>. Dostosowano formułę spotkania dla osób niesłyszących lub niedosłyszących poprzez zapewnienie usługi polskiego tłumacza języka migowego (PJM).

9 lutego 2021 r. opublikowano post, w którym poinformowano o uruchomieniu tego dnia trwających do 12 marca 2021 r. konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania Bulwarów Wiślanych.

W tekście poinformowano m.in. o: jednostce merytorycznej prowadzącej konsultacje oraz formach prowadzenia konsultacji, w tym dyżurze telefonicznym i spotkaniu konsultacyjnym wraz z podaniem ich terminów.

10 lutego 2021 r. opublikowano post, w którym zaproszono do zapoznania się z materiałami merytorycznymi zaprezentowanymi podczas zorganizowanego dzień wcześniej spotkania konsultacyjnego on-line, wraz z linkiem do wymienionych materiałów opublikowanych w serwisie www.obywatelski.krakow.pl.

17 lutego 2021 r. opublikowano post, w którym zachęcono do zapoznania się z nagraniem ze spotkania zorganizowanego w ramach konsultacji społecznych.

4 marca 2021 r. opublikowano post, w którym poinformowano o przedłużeniu do 12 marca 2021 r. terminu zgłaszania uwag odnośnie przedmiotu konsultacji za pomocą formularzy konsultacyjnych.

11 marca 2021 r. opublikowano post, w którym przypomniano, że jeszcze tylko do następnego dnia można było składać wnioski, opinie i uwagi dotyczące przedmiotu konsultacji. Tego samego dnia

opublikowano też post o podobnej treści wraz z nagraniem ze spotkania konsultacyjnego.

3. WYKORZYSTANE FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I HARMONOGRAM

W ramach konsultacji zaplanowano:

- ✓ **spotkanie on-line** dla mieszkańców w dniu 9 lutego 2021 roku o godzinie 18.00. Aby wziąć udział w spotkaniu, należało do 9 lutego 2021 r. do godziny 12.00 zgłosić chęć uczestnictwa poprzez rejestrację pod linkiem: <https://app.evene.pl/event/bulwarywislane/>. Na spotkaniu była możliwość zadawania pytań na chacie oraz na platformie internetowej Mentimeter, o czym uczestnicy zostali poinformowani przez moderatora spotkania
- ✓ **dyżur telefoniczny eksperta** w dniu 16 lutego 2021 roku w godzinach 12.00-15.00 pod numerem telefonu 12 201 02 74
- ✓ możliwość wypełnienia **formularza konsultacyjnego** w czasie trwania konsultacji społecznych. Wypełniony i podpisany osobiście formularz w dniach 9 lutego - 12 marca 2021 roku można było:
 - przesłać w formie skanu/zdjęcia drogą elektroniczną na adres e-mail: konsultacje@um.krakow.pl
 - wysłać pocztą tradycyjną na adres: Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia, ulica Dekerta 24, 30-703 Kraków z dopiskiem: „Konsultacje – Bulwary Wiślane”
 - przesłać przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje – Bulwary Wiślane”.

SPOTKANIE ON-LINE

W dniu 9 lutego 2021 r. odbyło się spotkanie on-line z udziałem ekspertów oraz mieszkańców. Na przedmiotowym spotkaniu eksperci omawiali założenia koncepcyjne prezentowanego projektu, problematykę związaną z obowiązującymi uwarunkowaniami. Dostosowano formułę spotkania dla osób niesłyszących lub niedosłyszących poprzez zapewnienie usługi polskiego tłumacza języka migowego (PJM). Ponadto po zakończonej prezentacji eksperci udzielali odpowiedzi na część zadanych podczas spotkania pytań mieszkańców.

Uczestnicy spotkania mogli wyrażać swoje uwagi i opinie oraz zadać pytania do prezentacji za pośrednictwem chatu na platformie Zoom oraz platformie internetowej Mentimeter. Kilkadziesiąt pytań zostało odczytanych przez moderatora i zadanych do ekspertów z zamiarem udzielenia na nie odpowiedzi.

Warunkiem udziału w warsztatach była wcześniejsza rejestracja za pomocą formularza na stronie internetowej. Obowiązywał limit uczestników. Spotkanie prowadzone było na platformie Zoom i trwało 2 godziny.

Na spotkanie łącznie zarejestrowało się **123 osoby** i nie osiągnięto limitu uczestników przewidzianego na etapie organizacji.

DYŻUR TELEFONICZNY

W dniu 16 lutego 2021 r. od godziny 12:00 do 15:00 odbył się dyżur telefoniczny z udziałem eksperta. w trakcie jego trwania zadzwoniła **jedna osoba**.

FORMULARZE KONSULTACYJNE

W dniach od 9 lutego do 12 marca istniała możliwość składania pisemnych uwag, opinii, sugestii za pomocą formularza konsultacyjnego, którego wzór został zamieszczony w serwisach internetowych. Poza danymi kontaktowymi i informacji administratora o przetwarzaniu danych osobowych, formularz zawierał jedno pole:

- ✓ treść uwagi/wniosku.

W trakcie trwania konsultacji złożono łącznie **39 wypełnionych formularzy**, z czego **6** zostało powielonych co do treści oraz danych osobowych zgłaszających osób.

V. OPINIE, SUGESTIE ORAZ UWAGI MIESZKAŃCÓW

1. PYTANIA ZADANE PODCZAS SPOTKANIA ON-LINE

Podczas zorganizowanego w dniu 9 lutego spotkania konsultacyjnego on-line, mieszkańcy (uczestnicy) mogli zadać pytania do zaprezentowanego projektu koncepcyjnego. Mieszkańcy w swoich pytaniach wskazywali na różne problemy, które dotyczą zagospodarowania przedmiotowej przestrzeni. Pytania zostały podzielone na następujące kategorie: ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wytyczne konserwatorskie, komunikacja, rodzaje nawierzchni, miejsca postojowe, zieleń, obiekty małej architektury, mury oporowe, barki/tramwaj wodny, przestrzenie pod mostami, aspekty związane z powodzią, dodatkowe elementy zagospodarowania oraz harmonogram prac. Odpowiedzi na poszczególne pytania zostały umieszczone poniżej.

L.p.	Pytanie Mieszkańca	Odpowiedź ZZM
USTALENIA MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO		
1.	<i>Jak Państwa plan ma się do planu zagospodarowania terenu Bulwary Wisły II?</i>	Projekt koncepcyjny zaprezentowany przez ZZM został dostosowany do zapisów ujętych w projekcie MPZP „Bulwary Wisły II”.
2.	<i>Czy jest możliwość zmiany MPZP?</i>	Termin zgłaszania uwag przez mieszkańców do projektu MPZP Bulwary Wisły II upłynął 31 sierpnia 2020 r. Procedura sporządzania planu Bulwary Wisły II dostępna jest na stronie: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=75284
3.	<i>Czy MPZP blokuje poszerzenie ścieżki rowerowej ponad 2.5m?</i>	Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.
WYTYCZNE KONSERWATORSKIE		
4.	<i>Czy mogę prosić o informacje jak wyglądają wytyczne konserwatorskie?</i>	<u>Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków z dnia 18.03.2019r.:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Inwestycja musi posiadać najwyższą jakość;

<p>Na co pozwala WKZ?</p>	<ul style="list-style-type: none">• Wymagany profesjonalny, spójny projekt;• Zasadnym byłoby uwzględnienie współczesnych form i wzorów elementów małej architektury;• Konieczność całkowitej wymiany nawierzchni asfaltowych na nawierzchnie naturalne, przywołano wzór Wrocławia (nawierzchnie mineralne z HanseGrand, nawierzchnie granitowe z różnorodnym sposobem wykończenia powierzchni płyt, nawierzchnie drewniane oraz ze szlachetnego betonu z wtopionymi kruszywami ozdobnymi);• Należy wziąć pod uwagę szczególnie złożony problem lokalizacji ścieżki rowerowej oraz wprowadzenia ograniczenia poruszania się rowerami na terenie wszystkich alejek na bulwarze górnym i dolnym (wyodrębnienie ścieżki rowerowej w bardziej estetyczny sposób niż wymalowanie białą farbą linii ciągłych);• Nowopowstałe budowle betonowe wznoszące się metr ponad poziom terenu należy na etapie kompleksowej rewaloryzacji Bulwarów przewidzieć do całkowitego ukrycia pod ziemią;• Należy usunąć zardzewiałe i zaniedbane „rzeźby” będące pozostałościami po festiwalach streetartowych. <p><u>Zgodnie z pismem Miejskiego Konserwatora Zabytków z dnia 03.04.2019r.:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Sposób zagospodarowania Bulwarów winien być zgodny z zapisami obowiązującego MPZP. Zgodnie z jego zapisami niezbędne jest spójne i całościowe kształtowanie przestrzeni publicznych na podstawie dokumentacji o szerokim zakresie opracowania. W związku z powyższym konieczne jest wykonanie kompleksowego projektu dla przedmiotowego terenu z uwzględnieniem wymogów ochrony i kształtowania krajobrazu kulturowego, ekspozycji widokowej i punktów widokowych, w przeciwnym razie doprowadziłoby to do chaosu i degradacji przestrzeni publicznej.• W projekcie zagospodarowania należy dążyć do zachowania podstawowej funkcji nabrzeża tzn. ochrony przeciwpowodziowej oraz utrzymania zielonych promenad spacerowych. Wprowadzanie nowych elementów ingerujących w tereny zielone wymaga rozważenia i powinno być poprzedzone sporządzeniem analizy funkcjonalnej. Projekt winien uwzględniać charakter Bulwarów Wiślanych jako przestrzeni stanowiącej przedpole widokowe poszczególnych obiektów zabytkowych i historycznej struktury zabytkowych układów urbanistycznych. W związku z powyższym modernizacja bulwarów w części wpisanej do rejestru zabytków winna być przeprowadzona
---------------------------	---

		<p>w sposób zachowawczy, nie osłabiający wartości zabytku.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt musi uwzględniać rozwiązania przyjęte w różnych częściach zabytkowego założenia. Mała architektura powinna być dostosowana do historyzującego charakteru Bulwarów Wiślanych oraz spójna stylistycznie z zastosowanym modelem latarni oświetleniowej. • Podczas prac projektowych należy uwzględnić miejsca dla handlu obwoźnego. • Wskazane jest także uporządkowanie Bulwarów na odcinku od Pałacu Lasockich i Klasztoru Norbertanek do Mostu Zwierzynieckiego – w szczególności usunięcie samosiewów przesłaniających widoki i ingerujących w zabytkowe mury. • Z uwagi na styk kompetencyjny oraz ze względu, iż inwestycja dotyczy jednego z najbardziej kluczowych widoków w Krakowie wskazane jest uzgodnienie zastosowanych materiałów i rozwiązań projektowych w pierwszej kolejności z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, ponieważ rozstrzygnięcie tych kwestii będzie mieć wpływ także na obszar znajdujący się w kompetencjach MKZ. • Prace projektowe powinny być poprzedzone kwerendą archiwalną wykonaną przez projektantów.
KOMUNIKACJA		
<p>5.</p>	<p><i>Z uwagi na olbrzymi weekendowy ruch turystyczny, wymieszanie różnego rodzaju użytkowników (cargo z przyczepkami, małych, początkujących i zaawansowanych) należy zwiększyć aktualną szerokość DDR z 2,5 m do 3 metrów wszędzie gdzie jest to możliwe.</i></p>	<p>Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. Po analizie, w projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.</p>
<p>6.</p>	<p><i>Czy 2,5m DDRa jest ustalona na podstawie prognozy potoków pasażerskich rowerzystów?</i></p>	<p>Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni</p>

		utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.
7.	<i>Jak będzie rozwiązane przejście pod Wawelem - najważniejsze miejsce bulwarów?</i>	W projekcie koncepcyjnym zostanie uwzględnione poszerzenie odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem w celu weryfikacji zgodności takiego rozwiązania przez stosowne służby wydające pozwolenia m.in. PGW Wody Polskie, Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Niezależnie od powyższego, należy mieć na uwadze, iż obowiązujący plan na tym obszarze (obszar nie jest objęty projektem MPZP Bulwary Wisły II) zakazuje lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych: <i>Dla zapewnienia ładu przestrzennego, jego ochrony i kształtowania ustala się: zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem tymczasowych obiektów usługowo-handlowych towarzyszących odbywającym się imprezom masowym – na czas ich trwania.</i> Ponadto w ramach przeznaczenia terenu WS.2 w katalogu obiektów dopuszczonych nie znalazł się pomost.
8.	<i>Czy kładka przy moście kolejowym będzie jakoś dowiązana do bulwarów?</i>	Kładka, która będzie realizowana w ramach budowy nowego mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej nie stanowi przedmiotu niniejszego projektu. Niemniej jednak dowiązanie komunikacyjne kładki z bulwarami jest w zakresie projektu zagospodarowania wykonanego w ramach budowy kładki.
9.	<i>Czy rozważali Państwo odsunięcie, tam gdzie możliwe, trasy rowerowej pod sam mur, by przestrzeń rekreacji nie była odcięta od ścieżki pieszej?</i>	Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Przestrzeń w sąsiedztwie muru oznaczona jest w planie jako tereny zieleni urządzonej (ZP). W terenach zieleni urządzonej publicznie dostępnego Parku Rzeki Wisły ustalono minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 80 %, który nie pozwala na wykonanie drogi dla rowerów w sąsiedztwie murów.
10.	<i>Progi nie, ale może na skrzyżowaniach z pieszymi mogłaby być kostka, która powoduje wibracje jadąc na rowerze?</i>	Droga rowerowa zaprojektowana została z nawierzchni wylewanej, jednakże przedmiotowy projekt uwzględnia wykorzystanie nawierzchni z kamienia (w formie pasów), jako informacji dla rowerzystów o zbliżającym się przejściu dla pieszych na drodze rowerowej.
11.	<i>Jak zamierzacie Państwo zabezpieczyć zapotrzebowanie przestrzeni dla rolkarzy? Oprócz pieszych i rowerzystów jest bardzo wiele rolkarzy, którzy wykorzystują bulwary do przemieszczania się.</i>	Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Po uwzględnieniu drogi rowerowej oraz

		<p>ciągu komunikacji pieszej, zgodnie z zapisami ww. planu oraz po uwzględnieniu warunków przestrzennych – nie ma możliwości na wytyczenie przestrzeni dedykowanej wyłącznie dla rolkarzy. Niemniej jednak zaproponowane w projekcie rodzaje materiałów z jakich wykonane zostaną nawierzchnie będą materiałami wysokiej jakości, bezfazowe, tak aby zapewnić odpowiedni komfort jazdy. Poruszanie rolkarzy w przestrzeni publicznej miasta definiują stosowne przepisy - w chwili obecnej rolkarz posiada status pieszego.</p>
12.	<p><i>Czy na podjazdach ruch rowerowy będzie odseparowany od pieszego?</i></p>	<p>Nie jest zasadnym rozdzielenie ruchu rowerowego od pieszego na podjazdach z tego względu, iż na „górnym” bulwarze, istniejące uwarunkowania przestrzenne oraz występujący starodrzew, pozwalają na utworzenie ciągu pieszo-rowerowego. Ciąg ten jest kontynuowany na przedmiotowych podjazdach.</p>
13.	<p><i>Czy nie uważają Państwo, że droga dla rowerów o szerokości 2,5m to zdecydowanie za mało dla jednej z najbardziej uczęszczanych dróg rowerowych w mieście?</i></p>	<p>Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.</p>
14.	<p><i>Czy 2,5m DDR jest ustalone na podstawie prognoz potoków pasażerskich? Bo przykładowo przy 10 000 rowerzystów będzie sytuacja jak na bulwarach w Warszawie. Rowerzyści jeżdżą po odcinku dla pieszych. Pojawią się konflikty.</i></p>	<p>Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.</p>

RODZAJE NAWIERZCHNI		
15.	Czy nawierzchnie będą dostosowane do przemieszczających się osób na rolnach, hulajnogach?	Nawierzchnie będą dostosowane do przemieszczających się osób na rolnach, hulajnogach. Projekt zakłada wykorzystanie wylewanych nawierzchni z kruszywem eksponowanym oraz płyty kamienne bezfazowe.
16.	Czy nie obawiacie się Państwo że kostka na dolnym bulwarze zostanie wypłukana po pierwszej powodzi?	Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II. W przypadku powodzi, nawierzchnie wylewane również mogą ulec zniszczeniu. Projekt zakłada wykorzystanie wylewanych nawierzchni z kruszywem eksponowanym oraz płyty kamienne bezfazowe.
17.	Skoro nadal będą bulwarami jeździć pojazdy powyżej 3,5t to czy zostało uwzględnione w projekcie wykonanie odpowiedniej podbudowy na chodnikach i na najazdach?	Projekty konstrukcyjne nawierzchni nie stanowią etapu koncepcyjnego projektu zagospodarowania. Na etapie projektu budowlanego zostanie wykonany projekt branży drogowej, który będzie uwzględniał wykonanie odpowiedniej podbudowy.
MIEJSCA POSTOJOWE		
18.	Co z miejscami parkingowymi na ul. Rybaki oraz ul. Podgórskiej? To bardzo ważne dla okolicznych mieszkańców.	W związku ze zgłoszonymi uwagami dotyczącymi ograniczenia ilości dotychczasowych miejsc parkingowych, zostanie przeanalizowana możliwość wprowadzenia równoległych miejsc parkingowych wzdłuż ul. Podgórskiej, przy jednoczesnym zachowaniu projektowanej alei drzew.
19.	Gdzie zostaną zapewnione miejsca postojowe, w zamian za te zlikwidowane na ul. Podgórskiej 12 i 14 koło Mostu im. Piłsudskiego?	W związku ze zgłoszonymi uwagami dotyczącymi ograniczenia ilości dotychczasowych miejsc parkingowych, zostanie przeanalizowana możliwość wprowadzenia równoległych miejsc parkingowych wzdłuż ul. Podgórskiej, przy jednoczesnym zachowaniu projektowanej alei drzew.
20.	Gdzie zostaną zapewnione miejsca postojowe, w zamian za te zlikwidowane na w innych częściach Bulwarów?	W związku ze zgłoszonymi uwagami dotyczącymi ograniczenia ilości dotychczasowych miejsc parkingowych, zostanie przeanalizowana możliwość wprowadzenia równoległych miejsc parkingowych wzdłuż ul. Podgórskiej, przy jednoczesnym zachowaniu projektowanej alei drzew.
ZIELEŃ		
21.	Zieleń (separacyjna) tej wysokości nie jest wskazana - pies albo dziecko może nagle wyskoczyć na drogę dla rowerów. Musi być zapewniona widoczność w każdym miejscu, gdzie jest możliwość przejścia.	Projekt koncepcyjny uwzględnia wykonanie nasadzeń oddzielających ciąg pieszy od rowerowego. Na etapie sporządzania projektu budowlanego, w ramach wykonania projektu branży drogowej wytyczone zostaną trójkąty widoczności, które staną się podstawą w doborze roślin.
22.	Czy w ramach zagospodarowania będą jakieś nowe nasadzenia drzew? Jeśli tak, to jakie i ile?	Projekt koncepcyjny uwzględnia wykonanie dodatkowych nowych nasadzeń drzew liściastych w ilości sztuk. Będą to gatunki drzew, które występują na terenie bulwarów oraz gatunki drzew rodzimych.
23.	Sadzenie roślin ozdobnych w dolnych częściach bulwarów jest chyba nieracjonalne ze względu na regularne wylewy rzeki. Wszystkie te sadzonki się zniszczą. Trzeba zieleń	Projekt zakłada wykorzystanie gatunków roślin, które znoszą okresowe zalewanie wodą.


	ozdobną skoncentrować na górnej części.	
24.	Czy w ramach zagospodarowania będą wycinane jakieś drzewa? Jeśli tak, to czy już wiadomo które?	Projekt koncepcyjny nie zakłada wycinki drzew. Priorytetem dla projektu nowego zagospodarowania bulwarów jest dostosowanie miasta do nadchodzących zmian klimatu. W ramach projektu zaplanowano dosadzenie 435 szt. nowych drzew.
25.	Czy nasadzenia drzew przewidują sadzenie drzew gatunków wysokich, podobnych do istniejących nasadzeń sprzed lat czy jedynie gatunków niskich?	Projekt koncepcyjny uwzględnia wykonanie dodatkowych nowych nasadzeń drzew liściastych w ilości 435 sztuk. Będą to gatunki drzew, które występują na terenie bulwarów oraz gatunki drzew rodzimych.
OBIEKTY MAŁEJ ARCHITEKTURY		
26.	Czy w wąskich miejscach nie można dać ławek bezpośrednio nad rzeką? Byłoby to bardzo fajne, tak jest min. w Hucie nad zalewem.	Projekt koncepcyjny uwzględnia wnioskowane rozwiązanie.
27.	Wspomniana na początku była księga mebli miejskich, czy na potrzeby projektu powstała takowa?	W ramach projektu utworzony zostanie katalog mebli miejskich dedykowany obszarowi Bulwarów Wiślanych.
28.	Ponawiam pytanie o stoliki z szachami u wylotu ul. Paulińskiej aż do Mostu Dębnickiego.	Projekt koncepcyjny uwzględnia posadowienie nowych stolików do gry w szachy we wnioskowanej lokalizacji. Ponadto zaproponowane zostały również stoliki w okolicy kościoła na Skałce.
29.	Może było pytanie, ale niestety nie mogłem brać udziału w całej części Q&A: na wizualizacji były szklane barierki? Czy te barierki są bezpieczne przy powodzi i co w sytuacji gdy zostaną uszkodzone jak np. zarysowane?	W projekcie koncepcyjnym nie uwzględniono barierek wykonanych ze szkła.
30.	Czy pojawią się leżako-ławki w miejscach gdzie często ludzie się opalają? Np. między Mostem Grunwaldzkim a Skałką, na dole?	Projekt koncepcyjny uwzględnia montaż leżaków we wspomnianej lokalizacji.
MURY OPOROWE		
31.	Jakie są plany wobec przestrzeni, pomieszczeń w dolnych murach Wałów?	Wnęki zostaną udostępnione w obecnym sezonie letnim w trybie przetargowym. Cel jaki może tam być obecnie realizowany to usługi wzbogacające ofertę Parku Bulwary Wisły. W związku z powyższym rozstrzygnięcie przetargu będzie wyznaczało kierunek dalszego postępowania z niszami, tak aby wpisywały się one w rewitalizację Bulwarów Wiślanych.
32.	Czy przewidziane jest czyszczenie samych murów?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego.

33.	Czy projekt przewiduje renowację kamiennych murów oporowych?	Uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego.
JEDNOSTKI PŁYWAJĄCE / TRAMWAJ WODNY		
34.	Jakie są plany co do przyszłości barek na Wiśle i kontynuacji dzierżawy pali przez armatorów pod Wawelem?	Temat kontynuacji dzierżawy pali przez armatorów pod Wawelem nie stanowi zakresu projektu koncepcyjnego dot. zagospodarowania Bulwarów Wiślanych.
35.	Co będzie dalej z Krakowskim Tramwajem Wodnym, czy będą nowe przystanki?	Projekt koncepcyjny uwzględnia lokalizację istniejących przystanków tramwajowych. Obsługa tramwaju wodnego nie stanowi zakresu przedmiotowego projektu.
36.	Czy projekt będzie uwzględnił miejsca cumowania jednostek pływających założonych przez miasto?	Projekt zakłada wykonanie pali cumowniczych w lokalizacjach zgodnych z zapisami projektu MPZP Bulwary Wisły II. Forma pali cumowniczych zostanie ujednolicona. Na etapie projektu budowlanego, we współpracy z armatorami, zostaną wytypowane lokalizacje stacji obsługi jednostek pływających.
PRZESTRZENIE POD MOSTAMI		
37.	Czy w tym etapie będzie również rewitalizacja bulwarów pod mostem Kotlarskim? Miejsca obecnie wyglądają fatalnie.	Projekt koncepcyjny przewiduje rewitalizację przestrzeni pod mostem Kotlarskim, mostem Powstańców Śląskich, mostem Grunwaldzkim, mostem Marszałka Józefa Piłsudskiego czy mostem Dębnickim.
38.	Jaki jest pomysł na przestrzeń pod mostami?	Przestrzeń pod mostami zostaną wykorzystane dla potrzeb realizacji skatespot'ów, siłowni plenerowych czy stref street workout'u.
ASPEKTY ZWIĄZANE Z POWODZIĄ		
39.	Zalewanie dolnych bulwarów to istotny problem który trzeba uwzględnić przy projektowaniu - zieleń czy mała architektura. Również nawierzchnie. Proszę się odnieść do tego.	Wstępne ustalenia z branżystami drogowymi pozwalają stwierdzić, iż projektowane typy nawierzchni są w stanie sprostać zalewaniu bulwarów przez wodę. Na dolnym fragmencie bulwarów nie zastosowano sypkich nawierzchni, które mogłyby w wyniku powodzi ulec wymyciu. Natomiast projektowana droga dla rowerów wykonana zostanie jako nawierzchnia wylewana z kruszywem eksponowanym. Należy mieć na uwadze, iż w przypadku wystąpienia powodzi zawsze istnieje ryzyko uszkodzenia obiektów małej architektury i roślinności. Analizując stopień zniszczenia obiektów małej architektury występujący po powodziach, które wydarzyły się w latach ubiegłych na terenie Krakowa, można stwierdzić, iż zniszczenia te są niewielkie i można je naprawić w ramach bieżących prac konserwacyjnych. Projekt zakłada wykorzystanie gatunków roślin, które znoszą okresowe zalewanie wodą.
DODATKOWE ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA		
40.	Gdzie będzie można umieścić wybieg dla psów, który jest postulowany od lat?	Ze względu na uwarunkowania przestrzenne, historyczne, krajobrazowe oraz funkcjonalne na obszarze wchodzącym w zakres projektu koncepcyjnego dotyczącego I etapu zagospodarowania Bulwarów Wiślanych nie przewidziano lokalizacji psiego wybiegu.
41.	Czy są szanse na plażę bezpośrednio nad Wisłą?	Na obszarze wchodzącym w zakres projektu koncepcyjnego dot. I etapu zagospodarowania Bulwarów Wiślanych nie przewidziano lokalizacji plaży.

42.	Czy wobec rozdzielania drogi dla pieszych i rowerów i przedzielenia jej pasem zieleni planujecie Państwo dodatkowe oświetlenie przy ścieżce dla pieszych?	Projekt zakłada lokalizację latarni w separacyjnych pasach zieleni. Latarnie będą spełniać funkcję zarówno oświetlenia drogi dla rowerów, jak i ścieżki służącej komunikacji pieszej.
43.	Czy planowane są jakieś nawiązania historyczno-turystyczne w stylu "Krakowskiego Szlaku Techniki", np: prezentacja dawnych mostów na Wiśle w formie makiet, tory kolejowe i dawna stacja kolejowa Grzegórzki?	Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
44.	Czy przewidziane jest dodatkowe oświetlenie ?	Projekt koncepcyjny zakłada wykorzystanie istniejących latarni z uwzględnieniem zmiany ich lokalizacji w celu dostosowania do zakresu projektu zagospodarowania terenu. Na obszarze niniejszego opracowania nie występuje potrzeba dodatkowego oświetlenia bulwarów.
45.	Czy projekt przewiduje lokalizację publicznych WC? w trakcie np. ŚDM toalety + z umywalkami były rozmieszczone pod mostami.	W projekcie zostanie uwzględniona dodatkowa toaleta publiczna na terenie Bulwaru Kurlandzkiego w sąsiedztwie Mostu Kotlarskiego.
46.	Co z możliwością wydzielenia przestrzeni pod letni bar na trawie (jak np. w Wrocławiu, Szczecinie)?	Projekt koncepcyjny nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami.
HARMONOGRAM PRAC		
47.	Jaki jest harmonogram prac?	Po uchwaleniu projektu MPZP Bulwary Wisły II przyjmuje się, iż w przeciągu 12 miesięcy powinien powstać kompleksowy projekt budowlany wraz z uzyskaniem wymaganych prawem pozwoleń, decyzji i uzgodnień. We wstępnym harmonogramie przyjęto rozpoczęcie prac budowlanych w 2022 roku.
48.	Kiedy kolejne etapy realizacji? Jak realizowane będą projekty do BO, które dotyczą bulwarów? Mam tutaj na myśli timing związany z projektem Jasne, że Bulwary (dot. Bulwaru Kurlandzkiego).	Projekt koncepcyjny będący przedmiotem konsultacji dotyczy zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych, którego zakres obejmuje obszar od ujścia rzeki Rudawy do Mostu Kotlarskiego – strona północna (Bulwar Rodła, Bulwar Czerwieński, Bulwar Inflancki, Bulwar Kurlandzki, odcinek od ul. Hieronima Wietora do ul. Mostowej, a także odcinek od Mostu Powstańców Śląskich do Alei Ignacego Daszyńskiego). Projekt pn. <i>Jasne, że Bulwary!</i> nie znajduje się w zakresie przedmiotu konsultacji. Prace nad nim trwają niezależnie w ramach projektu zagospodarowania Bulwarów Wiślanych na odcinku od Mostu Kotlarskiego do stopnia wodnego Dąbie, stanowiącym 2. etap projektu.
49.	Kiedy dalsze odcinki Wisły w ramach projektu "Wisła Łączy"? Czekamy też na Rudawę, Białużę i Wilgę.	Wisła: Bulwary na obszarze od mostu Kotlarskiego do stopnia wodnego Dąbie powstają w ramach projektu BO „ <i>Jasne, że Bulwary!</i> ”, kolejne fragmenty zostaną sukcesywnie realizowane po rozpoczęciu prac budowlanych na lewym brzegu Wisły na odcinku od ujścia Rudawy do Stopnia Wodnego Dąbie;

		<p>Rudawa: projekt budowlany jest obecnie na etapie uzyskiwania zwolnienia z zakazów i pozwolenia wodnoprawnego przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie. Następnie trafi do Wydziału Architektury w celu otrzymania pozwolenia na budowę;</p> <p>Wilga: został opracowany komplet badań geologicznych niezbędnych do załączenia do projektu budowlanego w celu uzyskania niezbędnych decyzji i pozwoleń w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie. Branżowe projekty budowlano-wykonawcze zostaną zlecone niezwłocznie po zakończeniu na tym terenie prac mających za zadanie wyjaśnianie struktury własności gruntów;</p> <p>Białucha; trwają prace mające na celu pozyskanie/wydzierżawienie gruntów w celu przeprowadzenia spójnej inwestycji.</p>
50.	Kiedy zostanie zaprezentowana koncepcja zagospodarowania Bulwarów na odcinkach bulwarów Rodła i Czerwieńskim?	Projekt koncepcyjny dot. zagospodarowania Bulwarów na odcinkach bulwarów Rodła i Czerwieńskim zostanie wykonany po uzyskaniu pozytywnej opinii konserwatorskiej dla I. etapu projektu oraz po uchwaleniu projektu MPZP Bulwary Wisły II.

2. FORMULARZE KONSULTACYJNE – TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU

Nr formularza	Treść uwagi/wniosku (zachowano oryginalne brzmienie i pisownię)
1.	<p>Szanowni Państwo!</p> <p>Bulwary Wiślane, będące przedmiotem I etapu zagospodarowania, stanowią część szlaku rowerowego o znaczeniu krajowym pn. Wiślana Trasa Rowerowa oraz szlaku rowerowego o znaczeniu europejskim – EuroVelo 4. Nie wspominając o oczywistym znaczeniu dla mieszkańców Krakowa.</p> <p>W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy przedmiotowy plan przewiduje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oznaczenia wspomnianych tras (krajowej i europejskiej) na słupkach i/lub poprzez znaki poziome - umieszczenie znaków nawigacyjnych na przecięciu się dróg rowerowych, na których umieszcza się istotne lub warte uwagi punkty, takie jak dzielnice, zabytki, stacje kolejowe, ronda itp. ze wskazaniem kierunku jazdy oraz czasu dojazdu i/lub odległości (załączam przykład z Czech poniżej).  <p>Jeśli nie, to wnioskuję o zaplanowanie takich oznaczeń.</p> <p>Jeśli znaki są zaplanowane, to czy te znaki będą wykonane w oparciu o Nowy System Informacji Miejskiej opracowany przez Towarzystwo Projektowe i Para-Buch? Jeśli nie, to z uwagi na estetykę, wnioskuję o uwzględnienie nowego SIM przy projektowaniu</p>

	znaków. Dziękuję.
Odpowiedź ZZM: Projekt oznakowania Bulwarów Wiślanych, w tym tras rowerowych, zostanie uwzględniony na etapie opracowania projektu budowlanego. Projekt zostanie przygotowany w oparciu o nowy System Informacji Miejskiej.	
2.	<p>Planowane zagospodarowanie I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie obejmuje bulwary Rodła, Czerwieński Inflancki i Kurlandzki. Podczas spotkania on-line z mieszkańcami w dniu 9 lutego 2021 roku przedstawiono jedynie część projektowanego obszaru do zagospodarowania obejmującego Bulwar Kurlandzki i Inflancki.</p> <p>Niewątpliwie należy pozytywnie ocenić podjęcie tematu uporządkowania tego obszaru uważanego za „Salon Krakowa”, służącego zarówno mieszkańcom i gościom za atrakcyjne miejsce wypoczynku i rekreacji. Prezentacja nie obejmowała jednak obszaru samej rzeki Wisły bezpośrednio przy nabrzeżu bulwarów, a bardzo istotnie wpływającego na ich postrzeganie. Chodzi o jednostki pływające cumujące przy nabrzeżu bulwarów oferujące usługi rekreacyjne rejsów po Wiśle jak i usługi gastronomiczne. Usługi te są komplementarne z funkcją samych bulwarów i cieszą się dużym powodzeniem korzystających z rekreacji i wypoczynku. Stanowią też istotne uzupełnienie oferty turystycznej Miasta. Wydaje się, że planowane zagospodarowanie bulwarów powinno również uwzględniać ten aspekt sprawy. W pewnym stopniu sprawę jednostek pływających reguluje obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły”, ale nawet same władze Miasta nie do końca egzekwują zapisy tego planu.</p> <p>Oczywiste jest, że podczas przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów nastąpi ograniczenie działalności jednostek pływających cumowanych do pali cumowniczych znajdujących się na tych odcinkach. Tymczasem Zarząd Zieleni Miejskiej, jako organ zarządzający terenami bulwarów odmawia lub ogranicza możliwość zawierania umów dzierżawy pali cumowniczych przez podmioty gospodarcze będące właścicielami tych jednostek. Tym samym ZZM wprowadza sytuację braku stabilności gospodarczej i niepewności ciągłości działalności. Jest to szczególnie odczuwalne w okresie trwającej już rok pandemii wirusa COVID-19, który już spowodował nieodwracalne straty.</p> <p>Jednocześnie pragnę wyrazić uzasadnione obawy zachowaniem w stosunku do wszystkich Armatorów na rzece Wiśle, brakiem poszanowania długoletniej pracy w tym oraz nad tym miejscem, brakiem choćby chęci rozmowy nad możliwościami rozwiązania tej sytuacji z korzyścią dla wszystkich stron zainteresowanych.</p> <p>Wnoszę o pilne zaniechanie destabilizujących praktyk ZZM, tym bardziej, że nie jest określony nawet przybliżony okres przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów. Oczekuję powrotu do stosowania Zarządzenia nr 1887/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 24.07.2019 r. w sprawie zasad udostępniania urządzeń (pali) cumowniczych stanowiących własność Gminy Miejskiej Kraków..., z zachowaniem dotychczas stosowanej zasady dzierżawy na okres 3 lat z dodatkową klauzulą konieczności ograniczenia działalności na czas przebudowy określonego odcinka bulwaru.</p>
Odpowiedź ZZM: Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami. Niezależnie od powyższego, należy mieć na względzie, iż Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie rozpatrując wnioski o udostępnienie pali cumowniczych oprócz	

obowiązujących przepisów i dyrektyw jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wytyczne, opinie właściwego miejscowo Konserwatora Zabytków, Głównego Architekta Miasta, Plastyka Miasta, zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1887/2019 z dnia 24 lipca 2019 r. bierze także pod uwagę inne wskazania, aspekty, w szczególności: rodzaj działalności, jaka miałby być prowadzona z wykorzystaniem jednostki/obiektu pływającego, stopień uciążliwości zamierzonej działalności dla otoczenia, środowiska, stopień ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa osób i mienia jak również społeczny odbiór zamierzonego przedsięwzięcia. Decyzje podejmowane na podstawie analiz oddziaływania jednostek/obiektów pływających oraz działalności na nich prowadzonych, muszą być wyważone tak, aby w wyniku ich, przestrzeń rzeki Wisły wraz z jej otoczeniem spełniały oczekiwania mieszkańców, turystów, stanowiąc jednocześnie harmonię z zabytkowym Parkiem Miejskim Bulwarów Wiślanych.

3.

Stanowisko firmy Krakowska Grupa Amnis, będącej aktualnie działającym armatorem na rzece Wiśle w Krakowie

Planowane zagospodarowanie I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie obejmuje bulwary Rodła, Czerwieński Inflancki i Kurlandzki. Podczas spotkania on-line z mieszkańcami w dniu 9 lutego 2021 roku przedstawiono jedynie część projektowanego obszaru do zagospodarowania obejmującego Bulwar Kurlandzki i Inflancki.

Niewątpliwie należy pozytywnie ocenić podjęcie tematu uporządkowania tego obszaru uważanego za „Salon Krakowa”, służącego zarówno mieszkańcom i gościom za atrakcyjne miejsce wypoczynku i rekreacji. Prezentacja nie obejmowała jednak obszaru samej rzeki Wisły bezpośrednio przy nabrzeżu bulwarów, a bardzo istotnie wpływającego na ich postrzeganie. Chodzi o jednostki pływające cumujące przy nabrzeżu bulwarów oferujące usługi rekreacyjne rejsów po Wiśle jak i usługi gastronomiczne. Usługi te są komplementarne z funkcją samych bulwarów i cieszą się dużym powodzeniem korzystających z rekreacji i wypoczynku. Stanowią też istotne uzupełnienie oferty turystycznej Miasta. Wydaje się, że planowane zagospodarowanie bulwarów powinno również uwzględniać ten aspekt sprawy. W pewnym stopniu sprawę jednostek pływających reguluje obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły”, ale nawet same władze Miasta nie do końca egzekwują zapisy tego planu.

Oczywiste jest, że podczas przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów nastąpi ograniczenie działalności jednostek pływających cumowanych do pali cumowniczych znajdujących się na tych odcinkach. Tymczasem Zarząd Zieleni Miejskiej, jako organ zarządzający terenami bulwarów odmawia lub ogranicza możliwość zawierania umów dzierżawy pali cumowniczych przez podmioty gospodarcze będące właścicielami tych jednostek. Tym samym ZZM wprowadza sytuację braku stabilności gospodarczej i niepewności ciągłości działalności. Jest to szczególnie odczuwalne w okresie trwającej już rok pandemii wirusa COVID-19, który już spowodował nieodwracalne straty.

Jednocześnie pragniemy wyrazić uzasadnione obawy zachowaniem w stosunku do wszystkich Armatorów na rzece Wiśle, brakiem poszanowania długoletniej pracy w tym oraz nad tym miejscem, brakiem choćby chęci rozmowy nad możliwościami rozwiązania tej sytuacji z korzyścią dla wszystkich stron zainteresowanych.

Wnosimy o pilne zaniechanie destabilizujących praktyk ZZM, tym bardziej, że nie jest określony nawet przybliżony okres przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów. Oczekujemy powrotu do stosowania Zarządzenia nr 1887/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 24.07.2019 r. w sprawie zasad udostępniania urządzeń (pali)

	<p>cumowniczych stanowiących własność Gminy Miejskiej Kraków..., z zachowaniem dotychczas stosowanej zasady dzierżawy na okres 3 lat z dodatkową klauzulą konieczności ograniczenia działalności na czas przebudowy określonego odcinka bulwaru.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM: Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami. Niezależnie od powyższego, należy mieć na względzie, iż Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie rozpatrując wnioski o udostępnienie pali cumowniczych oprócz obowiązujących przepisów i dyrektyw jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wytyczne, opinie właściwego miejscowo Konserwatora Zabytków, Głównego Architekta Miasta, Plastyka Miasta, zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1887/2019 z dnia 24 lipca 2019 r. bierze także pod uwagę inne wskazania, aspekty, w szczególności: rodzaj działalności, jaka miałby być prowadzona z wykorzystaniem jednostki/obiektu pływającego, stopień uciążliwości zamierzonej działalności dla otoczenia, środowiska, stopień ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa osób i mienia jak również społeczny odbiór zamierzonego przedsięwzięcia. Decyzje podejmowane na podstawie analiz oddziaływania jednostek/obiektów pływających oraz działalności na nich prowadzonych, muszą być wyważone tak, aby w wyniku ich, przestrzeń rzeki Wisły wraz z jej otoczeniem spełniały oczekiwania mieszkańców, turystów, stanowiąc jednocześnie harmonię z zabytkowym Parkiem Miejskim Bulwarów Wiślanych.</p>
<p>4.</p>	<p>Treść formularza oraz informacje zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 3.</p>
<p>5.</p>	<p>Stanowisko Firmy STER Planowane zagospodarowanie I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie obejmuje bulwary Rodła, Czerwieński Inflancki i Kurlandzki. Podczas spotkania on-line z mieszkańcami w dniu 9 lutego 2021 roku przedstawiono jedynie część projektowanego obszaru do zagospodarowania obejmującego Bulwar Kurlandzki i Inflancki. Niewątpliwie należy pozytywnie ocenić podjęcie tematu uporządkowania tego obszaru uważanego za „Salon Krakowa”, służącego zarówno mieszkańcom i gościom za atrakcyjne miejsce wypoczynku i rekreacji. Prezentacja nie obejmowała jednak obszaru samej rzeki Wisły bezpośrednio przy nabrzeżu bulwarów, a bardzo istotnie wpływającego na ich postrzeganie. Chodzi o jednostki pływające cumujące przy nabrzeżu bulwarów oferujące usługi rekreacyjne rejsów po Wiśle jak i usługi gastronomiczne. Usługi te są komplementarne z funkcją samych bulwarów i cieszą się dużym powodzeniem korzystających z rekreacji i wypoczynku. Stanowią też istotne uzupełnienie oferty turystycznej Miasta. Wydaje się, że planowane zagospodarowanie bulwarów powinno również uwzględniać ten aspekt sprawy. W pewnym stopniu sprawę jednostek pływających reguluje obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły”, ale nawet same władze Miasta nie do końca egzekwują zapisy tego planu. Oczywiście jest, że podczas przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów nastąpi ograniczenie działalności jednostek pływających cumowanych do pali cumowniczych znajdujących się na tych odcinkach. Tymczasem Zarząd Zieleni Miejskiej, jako organ zarządzający terenami bulwarów odmawia lub ogranicza możliwość zawierania umów dzierżawy pali cumowniczych przez podmioty gospodarcze będące właścicielami tych jednostek. Tym samym ZZM wprowadza sytuację braku stabilności gospodarczej i niepewności ciągłości działalności. Jest to szczególnie odczuwalne w okresie trwającej</p>

	<p>już rok pandemii koronawirusa COVID-19, który już spowodował nieodwracalne straty. Wnosimy o pilne zaniechanie destabilizujących praktyk ZZM, tym bardziej, że nie jest określony nawet przybliżony okres przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów. Oczekujemy powrotu do stosowania Zarządzenia nr 1887/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 24.07.2019 r. w sprawie zasad udostępniania urzędzeń (pali) cumowniczych stanowiących własność Gminy Miejskiej Kraków..., z zachowaniem dotychczas stosowanej zasady dzierżawy na okres 3 lat z dodatkową klauzulą konieczności ograniczenia działalności na czas przebudowy określonego odcinka bulwaru.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM: Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami. Niezależnie od powyższego, należy mieć na względzie, iż Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie rozpatrując wnioski o udostępnienie pali cumowniczych oprócz obowiązujących przepisów i dyrektyw jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wytyczne, opinie właściwego miejscowo Konserwatora Zabytków, Głównego Architekta Miasta, Plastyka Miasta, zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1887/2019 z dnia 24 lipca 2019 r. bierze także pod uwagę inne wskazania, aspekty, w szczególności: rodzaj działalności, jaka miałby być prowadzona z wykorzystaniem jednostki/obiektu pływającego, stopień uciążliwości zamierzonej działalności dla otoczenia, środowiska, stopień ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa osób i mienia jak również społeczny odbiór zamierzonego przedsięwzięcia. Decyzje podejmowane na podstawie analiz oddziaływania jednostek/obiektów pływających oraz działalności na nich prowadzonych, muszą być wyważone tak, aby w wyniku ich, przestrzeń rzeki Wisły wraz z jej otoczeniem spełniały oczekiwania mieszkańców, turystów, stanowiąc jednocześnie harmonię z zabytkowym Parkiem Miejskim Bulwarów Wiślanych.</p>
<p>6.</p>	<p>Zwracam się z prośbą o uwzględnienie zmiany (poprawy) organizacji ruchu na bulwarach w okolicach kładki o. Bernatka. Obecnie to miejsce o wzmożonym ruchu pieszym i rowerowym, gdzie pojawia się wiele sytuacji konfliktowych między uczestnikami ruchu. Należy przy projekcie wziąć pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyraźne rozdzielenie ruchu pieszego od rowerowego na najazdach na bulwary, a także na samą kładkę - poprawę oznakowania poziomego i pionowego (obecnie część pieszych nie widzi oznakowania i porusza się po części rowerowej, po wejściu na kładkę jest już za późno na takie oznakowanie, a więc dlatego należy je wyraźnie zaznaczyć już na bulwarze) - poprawa przyczepności nawierzchni na częściach rowerowych (obecnie mamy nawierzchnię z desek drewnianych i kostki, które przy opadach są śliskie, w połączeniu z nachyleniem kładki stwarza to niebezpieczeństwo poślizgów na najbardziej newralgicznych miejscach - przy zjeździe z kładki i przecinaniu pasów dla pieszych) - podobnych błędów należy unikać przy projektowaniu kolejnych kładek - ławki zwrócone w stronę rzeki są bardzo dobrym pomysłem, należy jednak unikać barierek blokujących widok na ważne osie widokowe (poręcze na wysokości wzroku) - na etapie projektowania należy przy ławkach przewidzieć stojaki rowerowe, obecnie rowerzyści opierają rowery o ławki, co nie jest optymalnym rozwiązaniem, a po wprowadzeniu zieleni skutkować będzie jej rozjeżdżaniem i niszczeniem w bezpośrednim sąsiedztwie ławek - Bulwary w Krakowie są nie tylko parkiem i miejscem rekreacji, ale ważną arterią komunikacyjną, którą mieszkańcy docierają do pracy, szkoły, itp. Należy brać to pod uwagę na etapie projektu budowlanego aby za wszelką cenę nie generować sytuacji

	<p>konfliktowych między wypoczywającymi i spacerowiczami, a osobami ,w tranzycie'. w tym celu wskazane jest zaplanowane już oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego, a w dodatku należy unikać</p> <ul style="list-style-type: none">- stosowania nawierzchni utrudniającej płynną jazdę przed przejściami dla pieszych - lepiej komunikować takie miejsca w celu bezpieczeństwa poprawą widoczności wokół nich i kolorem nawierzchni- tworzenia wąskich gardeł i ,zmuszania' rowerzystów do jazdy niepraktycznymi trasami (problem dotyczy głównie proponowanych rozwiązań pod Wawelem, jeśli pasy rowerowe wytyczone zostaną górną, nie tylko będzie to wprowadzenie ruchu rowerowego w bardzo zatłoczone miejsce pod Smokiem Wawelskim, ale małe są szanse na stosowanie się uczestników ruchu do takiej organizacji, zadaniem priorytetowym powinno być poszukiwanie dodatkowych rozwiązań na poszerzenie przejazdu dołem (mosty pontonowe, kładki), które będzie zgodne z obowiązującymi regulacjami, być może z możliwością demontażu na czas powodzi, ale poszerzające ten fragment. Być może skoro jest to miejsce cumowania barek, rozwiązaniem jest pływający pomost-promenada po którym poruszałiby się piesi. <p>Pozdrawiam i życzę powodzenia w pracach nad projektem!</p>
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <ul style="list-style-type: none">- Nie jest zasadnym rozdzielenie ruchu rowerowego od pieszego na najazdach na bulwarach z tego względu, że na górnym bulwarze, istniejące uwarunkowania przestrzenne oraz występujący starodrzew pozwala na utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego. Ciąg ten jest kontynuowany na przedmiotowych najazdach.- Uwaga dotycząca oznakowania poziomego i pionowego zostanie uwzględniona na etapie opracowania projektu budowlanego.- Zagospodarowanie kładki jest poza zakresem przedmiotowego projektu koncepcyjnego.- Balustrady i poręcze uwzględnione w projekcie koncepcyjnym zostały dostosowane do obowiązujących przepisów oraz norm.- Uwaga dotycząca lokalizacji stojaków rowerowych w bliskim sąsiedztwie ławek zostanie uwzględniona w projekcie.- Widoczność przy przejściach pomiędzy ciągiem pieszym i rowerowym zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa. Wprowadzona wysokość zieleni w pasie separacyjnym dostosowana będzie pod względem zachowania odpowiedniej widoczności (tzw. trójkąt widoczności).- W projekcie koncepcyjnym zostanie uwzględnione poszerzenie odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem w celu weryfikacji zgodności takiego rozwiązania przez stosowne służby wydające pozwolenia m.in. PGW Wody Polskie, Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

<p>7.</p>	<p>Pozytywnie opiniuję:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego,2. Zaprojektowanie nowych połączeń pieszych i rowerowych między Mostem Dębnickim a Wawelem – połączenia dolnych i górnych bulwarów,3. Zachowanie obecnych drzew i zieleni oraz plany nowych nasadzeń, <p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. pełne dostosowanie nawierzchni na całej szerokości ciągów pieszych, dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o specjalnych potrzebach a także małych dzieci i ich opiekunów, zwłaszcza w rejonie zjazdów przy Kładce Bernatka (wymiana całej nawierzchni od wjazdu na kładkę aż do dolnych bulwarów) oraz nowoprojektowanych zjazdów i pochylni w rejonie między Mostem Dębnickim a Wawelem i tym samym rezygnację z tzw. szpilkostrad na rzecz pełnej dostępności. Osoby, które mają
-----------	--

	<p>kłopoty z chodzeniem, matki z wózkami, rowerzyści, rolkarze, osoby na obcasach nie mogą rywalizować o przyjazną nawierzchnię na podjazdach.</p> <ol style="list-style-type: none">2. dostosowanie nachylenia ciągów pieszych i dróg rowerowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o specjalnych potrzebach a także małych dzieci i ich opiekunów a także rowerzystów zwłaszcza w rejonie zjazdów przy Moście Grunwaldzkim oraz nowoprojektowanych zjazdów i pochylni w rejonie między Mostem Dębnickim a Wawelem. Usunięcie i niestosowanie zbyt stromych zjazdów i pochylni.3. uwzględnienie faktu, że bulwarami poruszają się również ciężkie auta służb np. - zastosowanie odpowiednio wytrzymałej nawierzchni,4. zapewnienie wystarczającej ilości połączeń między dolnymi a górnymi Bulwaram m.in. tworząc nowe pochylnie łączące poziom górny z Bulwaram Czerwieńskim, przebudowę zjazdów w okolicach Mostu Grunwaldzkiego,5. zachowanie tej samej liczby miejsc postojowych na obszarze objętym projektem, zwłaszcza na ul. Podgórskiej i ul. Rybaki, pozostawienie możliwości parkowania na wysokości ul. Podgórskiej 11 i 12,6. w razie braku możliwości realizacji powyższego punktu, wyznaczenie nowych miejsc postojowych w najbliższej okolicy w miejsce tych, które zostaną zlikwidowane w związku z realizacją I etapu zagospodarowania Bulwarów Wiślanych,7. zapewnienie dostatecznej liczby ogólnodostępnych toalet dostosowanych potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o specjalnych potrzebach a także małych dzieci i ich opiekunów. Toalety przy placach zabaw dostosowane do potrzeb małych dzieci np. Na tyle szerokie by można było do nich wjechać wózkami i zapewnienie miejsc do swobodnego małych przewijania dzieci,8. zagospodarowanie wnek w dolnych murach wałów, na działalność artystyczną, punkty gastronomiczne (bez sprzedaży alkoholu) z ogólnodostępnymi toaletami,9. zapewnienie wystarczającej liczby stojaków i miejsc parkowania rowerów,10. zapewnienie linii krawędziowej widocznej po zmroku (odblaskowej) oraz linii segregacyjnej w osi drogi dla rowerów.11. zapewnienie wystarczającej ilości ławek, zarówno przy ciągu pieszym, DDR jak i CPR,12. zapewnienie aby przerwy w pasie zieleni oddzielającym ciąg pieszy i DDR były wystarczająco częste i szerokie a zielenie nie za wysoka, tak aby zapewnić swobodną i bezpieczną komunikację między strefą pieszą a rowerową oraz dostęp zarówno dla rowerzystów i pieszych do miejsc rekreacji po obu stronach bulwarów (np. barek na Wiśle, placów zabaw, siłowni itp.),13. zapewnienie bezpieczeństwa w punktach, gdzie ciąg pieszy przebiega bezpośrednio przy Wiśle, poprzez ogrodzenie uniemożliwiające szybkie przedostanie się małych dzieci,14. zapewnienie ciągłości drogi rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego o odpowiednich
--	--

- parametrach i szerokości na dolnych Bulwarach Wisły, zwłaszcza pod Wawelem, poprzez np. montaż pomostu (tymczasowego np. demontowanego w okresie znacznego podniesienia poziomu Wisły), na Wiśle poszerzającego obecny chodnik o DDR lub CPR,
15. zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dla dzieci, poprzez m.in. odnowienie "Smoczego Skweru" przy wylocie ul. Wietora, odnowienie naturalnego placu zabaw przy wylocie ul. Piekarskiej, uwzględnienie potrzeb dzieci przy planowaniu przestrzeni u wylotu ul. Paulińskiej,
 16. zapewnienie odpowiedniej infrastruktury sportowej, poprzez m.in. odnowienie i doposażenie istniejącej siłowni na świeżym powietrzu przy wylocie ul. Piekarskiej
 17. rozważenie budowy streetworkout i dużej siłowni na powietrzu zarówno z urządzeniami ogólnorozwojowymi jak i z dużymi obciążeniami do treningów siłowych na Bulwarze przed Galerią Kazimierz,
 18. zaplanowanie wybiegu dla psów,
 19. zachowanie i odnowienie istniejących stolików szachowych wraz z zapewnieniem im odpowiedniego oświetlenia,
 20. zaplanowanie huśtawek parkowych (z siedziskami w formie ławek z oparciem, mogących pomieścić dwie lub więcej osób) na terenie bulwarów w Dzielnicy I
 21. zaplanowanie zabiegów pielęgnacyjnych oraz odpowiednie zabezpieczenie warunków dla drzew i ich korzeni, zwłaszcza w rejonie, Bulwaru Inflanckiego,
 22. uwzględnienie w projekcie planowanych zmian w okolicach estakady kolejowej, zwłaszcza połączeń z planowaną kładką rowerową u wylotu ul. Halickiej,
 23. uwzględnienie przy projektowaniu małej architektury i zieleni, a także zagospodarowania pomieszczeń w murach wałów w rejonach dolnych bulwarów, możliwości zalania i zasięgu dotychczasowych podtopień,
 24. uwzględnienie przy projektowaniu ciągów pieszych i rowerowych zagrożeń powodziowych mogących skutkować wprowadzeniem czasowej zmiany organizacji ruchu rowerowego i pieszego poprzez dopuszczenie do użytkowania jedynie górnych bulwarów,
 25. uporządkowanie kwestii barek, zarówno pod względem ich obsługi (np. rezygnacja z szambowozu na rzecz punktu obsługi barek), walorów estetycznych, jak i wpływu ich funkcjonowania na jakość życia lokalnej społeczności (uniemożliwienie zakłócania spoczynku nocnego poprzez stosowne regulacje).

Odpowiedź ZZM:

Ad. 1. Projekt nawierzchni nowego zagospodarowania bulwarów przewiduje dostosowanie jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W odniesieniu do istniejących zjazdów wykonanych z kostki kamiennej - opinia konserwatorska wydana dla zadania zgłoszonego w ramach Budżetu Obywatelskiego wskazuje na konieczność zachowania istniejącego materiału podczas remontu przedmiotowych zjazdów. Mając na uwadze powyższe przedstawiony projekt stanowi kompromis pomiędzy potrzebami mieszkańców a wytycznymi konserwatorskimi. Jednakże mając na względzie uwagi ze strony mieszkańców, zaprojektowany ciąg gładkiej nawierzchni zostanie przekształcony w dwa pasy o szerokości 1,9 m każdy - rozdzielony pasem z kostki kamiennej. Należy mieć na względzie, iż ostateczny sposób zagospodarowania będzie uwarunkowany uzgodnieniami i pozwoleniami stosownych służb.

Ad. 2. Nachylenia istniejących oraz projektowanych zjazdów zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego i jeśli będzie taka konieczność oraz możliwość zostaną one dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Ad. 3. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego. Nawierzchnia zostanie dostosowana do potrzeb związanych z obsługą ruchu dla służb zajmujących się bieżącym utrzymaniem Bulwarów Wiślanych.

Ad. 4. W zakresie projektu koncepcyjnego stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji uwzględniono trzy dodatkowe połączenia/zjazdy w miejscu istniejących przedseptów, w okolicach: DH „Jubilat”, Placu Wielkiej Armii Napoleona, Wzgórza Wawelskiego.

Ad. 5. / Ad. 6. Bulwary Wiślane to jeden z najcenniejszych terenów zieleni Miasta Krakowa. Bulwary wykorzystywane są przez Krakowian oraz turystów, jako miejsce wypoczynku, rekreacji i spotkań. Bulwary stanowią także przedpole widokowe zabytkowej zabudowy, w tym Zamku Królewskiego na Wawelu czy Bazyliki na Skałce. W związku z powyższym, priorytetem dla Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie jest zachowanie dotychczasowych funkcji bulwarów. Nowy projekt zagospodarowania bulwarów będzie podkreślał opisywane funkcje, z uwzględnieniem współczesnych standardów projektowania publicznych terenów zieleni m.in. zachowania dostępności dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności czy rozwiązań przygotowujących miasto do zmieniającego się klimatu. W związku ze zgłoszonymi uwagami dotyczącymi ograniczenia ilości dotychczasowych miejsc parkingowych, zostanie przeanalizowana możliwość wprowadzenia miejsc parkingowych - równoległych wzdłuż ul. Podgórskiej, przy jednoczesnym zachowaniu projektowanej alei drzew.

Ad. 7. W projekcie zostanie uwzględniona dodatkowa toaleta publiczna na terenie Bulwaru Kurlandzkiego w sąsiedztwie Mostu Kotlarskiego.

Ad. 8. Wnęki zostaną udostępnione w obecnym sezonie letnim w trybie przetargowym. Cel jaki może tam być obecnie realizowany to usługi wzbogacające ofertę Parku Bulwary Wisły. W związku z powyższym rozstrzygnięcie przetargu będzie wyznaczało kierunek dalszego postępowania z niszami, tak aby wpisywały się one w rewitalizację Bulwarów Wiślanych.

Ad. 9. Uwaga została uwzględniona w ramach zmian wprowadzonych w projekcie koncepcyjnym.

Ad. 10. Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.

Ad. 11. Rozdzielenie ruchu rowerowego i pieszego pasem separacyjnym z uwzględnieniem obiektów małej architektury ma za zadanie poprawę bezpieczeństwa użytkowników bulwarów. W związku z powyższym nie jest zasadnym lokalizowanie ławek w sąsiedztwie DDR. Przejścia pomiędzy ścieżką rowerową a pieszą zaprojektowane zostały co 50-60 m. Pozwala to na zapewnienie odpowiedniej dostępności miejsc wypoczynku dla rowerzystów.

Ad. 12. Widoczność przy przejściach pomiędzy ciągiem pieszym i rowerowym zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa. Wprowadzona wysokość zieleni w pasie separacyjnym zostanie dostosowana pod względem widoczności (tzw. trójkąt widoczności).

Ad. 13. W bezpośrednim zbliżeniu ciągu pieszego do brzegu rzeki Wisły zaprojektowano barierki.

Ad. 14. W projekcie koncepcyjnym zostanie uwzględnione poszerzenie odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem w celu weryfikacji zgodności takiego rozwiązania przez stosowne służby wydające uzgodnienia i pozwolenia m.in. PGW Wody Polskie RZGW w Krakowie, Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Niezależnie od powyższego, zapisy planu „Bulwary Wisły” zakazują lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych: *Dla zapewnienia ładu przestrzennego, jego ochrony i kształtowania ustala się: zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem tymczasowych obiektów usługowo-handlowych towarzyszących odbywającym się imprezom masowym - na czas ich trwania.* Ponadto w ramach przeznaczenia terenu WS.2 w katalogu obiektów dopuszczonych nie znalazł się pomost.

Ad. 15. Przedmiotowy obszar znajduje się poza zakresem niniejszego projektu koncepcyjnego. Dodatkowy plac zabaw został przewidziany na Bulwarze Kurlandzkim przy Moście Kotlarskim.

- Ad. 16. Uwaga dotycząca doposażenia istniejącej siłowni plenerowej zlokalizowanej przy ul. Piekarskiej zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 17. Nowe zagospodarowanie Bulwarów Wiślanych na odcinku pomiędzy Mostem Kotlarskim a mostem kolejowym (naprzeciwko Galerii Kazimierz) musi spełniać warunki obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jednym z kluczowych jego zapisów jest dochowanie współczynnika powierzchni biologicznie czynnej terenu. Przedstawiony projekt koncepcyjny wykorzystuje dopuszczoną możliwość wprowadzenia nawierzchni.
- Ad. 18. Ze względu na uwarunkowania przestrzenne, historyczne, krajobrazowe oraz funkcjonalne na obszarze wchodzącym w zakres projektu koncepcyjnego dot. I etapu zagospodarowania Bulwarów Wiślanych nie przewidziano lokalizacji psiego wybiegu.
- Ad. 19. Uwaga jest uwzględniona w projekcie koncepcyjnym. Uwzględniono posadowienie nowych stolików do gry w szachy w tej lokalizacji. Ponadto zaproponowane zostały również stoliki w okolicy kościoła na Skałce.
- Ad. 20. Uwaga jest uwzględniona w projekcie koncepcyjnym.
- Ad. 21. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 22. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 23. Uwaga zostanie wzięta pod uwagę na etapie realizacji inwestycji.
- Ad. 24. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 25. Projekt koncepcyjny nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami. Punkty obsługi barek będą projektowane na etapie projektu budowlanego.

8.

Proszę o uwzględnienie następujących uwag do projektu bulwarów:

- pas separacyjny między DDR a alejką pieszą nie powinien mieć stałych odległości między przejściami. Powinno to być uzależnione od ilości miejsc docelowych np. przy barkach czy miejscach rekreacji powinny być zdecydowanie częściej, by zmniejszyć odległość, którą muszą przebyć rowerzyści po części pieszej;*
- proszę o poszerzenie części dla rowerów do 3 metrów tam gdzie to możliwe, szczególnie jeśli mamy tam jeszcze pomieścić rolkarzy;*
- proszę o zaznaczenie w projekcie dowiązania do nowej kładki rowerowej;*
- proszę o wyznaczenie DDR "górnymi" bulwarami tam gdzie to możliwe, by odciążyć*
- w tej kwestii dolny bulwar - to jest część trasy głównej rowerowej i Wiślanej Trasy Rowerowej, więc musimy zakładać duży ruch rowerowy na trasie*
- proszę o budowę pomostu nad wodą pod Wawelem, by tamtędy mógł być prowadzony ruch pieszy. w przypadku braku takiej możliwości proszę o rozważenie puszczenia rowerzystów dołem, a pieszych górą. Ruch dużej ilości rowerzystów "pod smokiem", w szczycie sezonu będzie generował ogromną ilość konfliktów*
- proszę o rozważenie toalety w pomieszczeniach w murze w okolicy kładki o. Biernatka*
- proszę o utwardzenie przedeptów, z których korzystają mieszkańcy np. przy moście Dębnickim, przy Wawelu czy przy moście Grunwaldzkim po stronie Skałki. Jeśli naruszałoby to wskaźnik powierzchni czynnej, można zastanowić się nad usunięciem lub zwężeniem istniejących przejść w okolicy.*

Odpowiedź ZZM:

- Nowy projekt zagospodarowania Bulwarów Wiślanych uwzględnia lokalizację przejść pomiędzy DDR a ciągiem pieszym w każdym miejscu, w którym przewidziano wprowadzenia nowych/dodatkowych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (m.in. plac zabaw). Niezależnie od powyższego przejścia pomiędzy DDR a ciągiem pieszym są zlokalizowane średnio co 50-60 m. Ma to na celu umożliwienie łatwego dostępu użytkowników drogi rowerowej do stref wypoczynkowych.

- Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.
- Kładka, która będzie realizowana w ramach budowy nowego mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej nie stanowi przedmiotu niniejszego projektu. Niemniej jednak dowiązanie komunikacyjne kładki z bulwarami jest w zakresie projektu zagospodarowania wykonanego w ramach budowy kładki.
- Istniejące zagospodarowanie terenu (m.in. występujący drzewostan) nie pozwala na wydzielenie DDR na „górnym” bulwarze.
- W projekcie koncepcyjnym zostanie uwzględnione poszerzenie odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem w celu weryfikacji zgodności takiego rozwiązania przez stosowne służby wydające uzgodnienia i pozwolenia m.in. PGW Wody Polskie RZGW w Krakowie, Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Niezależnie od powyższego zapisy planu „Bulwary Wisły” zakazują lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych: *Dla zapewnienia ładu przestrzennego, jego ochrony i kształtowania ustala się: zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem tymczasowych obiektów usługowo-handlowych towarzyszących odbywającym się imprezom masowym – na czas ich trwania.* Ponadto w ramach przeznaczenia terenu WS.2 w katalogu obiektów dopuszczonych nie znalazł się pomost.
- Wnęki zostaną udostępnione w obecnym sezonie letnim w trybie przetargowym. Cel jaki może tam być obecnie realizowany to usługi wzbogacające ofertę Parku Bulwary Wisły. W związku z powyższym rozstrzygnięcie przetargu będzie wyznaczało kierunek dalszego postępowania z niszami, tak aby wpisywały się one w rewitalizację Bulwarów Wiślanych.
- Nowy projekt zagospodarowania uwzględni nowe utwardzone ciągi komunikacyjne w miejscu istniejących przedseptów.

9.

Szanowni Państwo,
Jako osoba stale zaangażowana w rozwój sportów miejskich w Krakowie chciałbym zwrócić szczególną uwagę na kilka istotnych kwestii w odniesieniu do planowanego zagospodarowania Bulwarów Wiślanych. Bez wątpienia bulwary są miejscem wypoczynku mieszkańców, którzy korzystają z urządzeń wspomagających ruch (UWR): „analogowe” rolki, wrotki, longboard, bmx, hulajnogę czy deskorolkę. Poniżej przedstawiam ważne kwestie, które powinny być solidnie przemyślane w odniesieniu do przygotowywanej koncepcji:

- *wykonanie gładkiej i odpowiednio wysokiej jakości powierzchni zapewniającej swobodne poruszanie się (koła UWR najczęściej wykonane są z poliuretanu) wykonanaie bezfazowej nawierzchni (beffazowej kostki, płyt betonowych) zapewnia ciche poruszanie się oraz przyjemny komfort jazdy*
- *zaprojektowanie miejsc dla wózków dla dzieci w żywoptocie nad samym brzegiem / zapewni usprawnienie ruchu*
- *klarowna identyfikacja wizualna to element wprowadzający porządek w poruszaniu się na bulwarach (Každy wie gdzie może się poruszać)*

	<p>- wykorzystanie przestrzeni pod mostami jako miejsc służących rekreacji sportowej (siłowni, flow parku, parkuru) mosty: Dębnicki, Grunwaldzki,</p> <p>- stworzenie skatespot'u z gładką nawierzchnią pod mostem Powstańców Śląskich (most o bardziej nowoczesnej formie, posiadający odpowiednią wysokość) miejsce zaprojektowane tak aby nie przypominało typowego skateparku lecz artystyczną kreatywną formę brył dających możliwość jazdy na rolnkach, bmx, hulajnodze czy deskorolce.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>- Zaproponowane w projekcie rodzaje materiałów z jakich wykonane zostaną nawierzchnie będą materiałami wysokiej jakości, bezzazowe tak aby zapewnić odpowiedni komfort jazdy.</p> <p>- Wydzielono miejsca przy ławkach, które zostały dostosowane do wózków dla dzieci lub osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.</p> <p>- Identyfikacja wizualna jest niezwykle istotna w aspekcie użytkowania przestrzeni. Zostanie ona oparta na założeniach graficznych Systemu Identyfikacji Miejskiej na etapie sporządzania projektu budowlanego.</p> <p>- W projekcie koncepcyjnym przewidziano możliwość wprowadzenia infrastruktury dla sportów rolkowych w przestrzeni pod Mostem Kotlarskim oraz Mostem Grunwaldzkim. Natomiast przestrzeń pod mostem Powstańców Śląskich planuje się wyposażyć w obiekty małej architektury umożliwiające trening kalisteniczny.</p>
<p>10.</p>	<p>Szanowni Państwo, w związku z konsultacjami dot. zagospodarowania bulwarów zgłaszam swój postulat żeby w ramach tego projektu powstały schody z bulwarów na Most Kotlarski łączące go z Bulwarem Kurlandzkim po stronie Grzegórek oraz z Bulwarem Podolskim po stronie Zabłocia, najlepiej z obu stron mostu na każdym brzegu, ale jeśli jest to zbyt kosztowne, to od strony Galerii Kazimierz i Parku Stacja Wisła. Wniosek swój motywuje faktem, że obecnie komunikacja między mostem a bulwarami jest bardzo utrudniona i pieszy, który chce zejść z mostu i chce wejść na Bulwar Kurlandzki musi nadrabiać drogi i przechodzić przez ruchliwą ulicę, podobnie jest od strony Zabłocia. Budowa schodów wyeliminowałaby ten problem. Można to sprawdzić podczas wizji lokalnej.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przebudowa mostów nie znajduje się w zakresie przedmiotowego projektu koncepcyjnego. Niemniej jednak uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego.</p>
<p>11.</p>	<p>Podoba mi się pomysł z oddzieleniem trasy rowerowej od ścieżki dla pieszych na dolnych bulwarach. To jest faktycznie problem, który warty jest nowego rozwiązania. Natomiast „niewykorzystana przestrzeń” to nic złego i nie mogę zrozumieć dlaczego musi być cokolwiek zmienione na górnych bulwarach, w którymkolwiek miejscu. Przeorganizowywanie bulwaru Rodła też jest bardzo dziwne, nikt nie będzie tam siedział i tak, po co stawiać tam ławki?</p> <p>Największym jednak problemem jest absurdalny pomysł przebudowy górnego bulwaru przy podgórskiej, konkretnie pod kamienicami 11 i 12. Gdzie mieszkańcy będą mieli miejsca do parkowania? Warto dodać, że obok jest szpital i niepełnosprawni mieli specjalnie wydzielone miejsce do parkowania na tym samym parkingu, a po wprowadzeniu tego planu, nie będą mogli wygodnie dotrzeć do lekarza. W pliku PDF z projektem, wymienione zostały problemy bulwarów i jednym z nich jest rzekomo niedostosowana infrastruktura, po usunięciu parkingu to będzie dopiero niedostosowana.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego</p>

nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Nowy projekt zagospodarowania bulwarów będzie podkreślał opisywane funkcje, z uwzględnieniem współczesnych standardów projektowania publicznych terenów zieleni m.in. zachowania dostępności dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności czy rozwiązań przygotowujących miasto do zmieniającego się klimatu. Niezależnie od powyższego, w związku ze zgłoszonymi uwagami dotyczącymi ograniczenia ilości dotychczasowych miejsc parkingowych, zostanie przeanalizowana możliwość wprowadzenia miejsc parkingowych - równoległych wzdłuż ul. Podgórskiej, przy jednoczesnym zachowaniu projektowanej alei drzew.

<p>12.</p>	<p>Niniejszym w imieniu własnym zgłaszam następujące UWAGI do planowanego zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie, co następuje:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ustalenie jednego nadrzędnego celu przeznaczenia terenu Bulwarów Wiślanych w Krakowie, jako „teren rekreacji sportowej i rodzinnej”; Uzasadnienie: <i>Na przykładzie (złym) bulwarów w Warszawie, gdzie teren został zajęty przez knajpy i imprezownie i w znacznej mierze na pięknie zagospodarowanych terenach w sezonie (poza COVID) walają się puszki butelki po piwach, wpisanie głównego celu przeznaczenia dla Bulwarów w naszym Krakowie jako terenu sportowo rekreacyjnego, pozwoli na zagospodarowanie tego terenu dla wszystkich mieszkańców, dla rodzin z dziećmi. Również tego rodzaju przeznaczenia realizacja przyciągnie do Krakowa innych obcokrajowców nie „tanich imprezowiczów” a takich, którzy będą chcieli tu żyć, miło spędzać czas prowadząc stąd swoje biznesy. Nowocześni turyści, majątni też mają inne preferencje: są fit, uprawiają jogging rano, zdrowe odżywianie a nie siedzenie w budach z piwem. Taki teren i infrastruktura przyciągnie „droższego turystę” o innych wymaganiach. <i>Oczywiście powyższe nie wyklucza pojedynczych stoisk, kawiarni, lodziarni innych o jednym spójnym stanowisku/projekcie.</i></i>2. Naczelną zasadę: więcej zadrzewienia i roślinności, w każdej z powyżej wymienionych stref, nasadzenia trwałych wysokich drzew w tym zimozielonych.3. Zgodnie z naczelnym przeznaczeniem terenu j.w. jako teren sportu i rekreacji dla rodzin, realizację:<ol style="list-style-type: none">a. podział na strefy:<ol style="list-style-type: none">i. sport,ii. strefa ciszy,iii. piknik/koncerty plenerowe.b. budowy ścieżki rowerowej wzdłuż całych bulwarów z podziałem na ścieżkę i miejsce dla spacerowiczów,c. budowy parkingów rowerowych (zadaszonych);d. w szerszych miejscach budowy oświetlonych nowoczesnych miejsc do gry w: siatkówkę, badmintona,e. budowę zewnętrznej siłowni,f. budowę dwóch placów zabaw (dzieci wiek 1-6, oraz dla starszych) ale nie tradycyjnych a sportowych, sprawnościowych gajów korespondujących maszynami, materiałami z całą resztą,g. w strefie ciszy:<ol style="list-style-type: none">i. miejsce z elementami stałej architektury jak leżaki, budki z książkami do wymiany,h. w strefie piknik,<ol style="list-style-type: none">i. budowę zadaszonego amfiteatru do wieczornych koncertów jazzowych lub spektakli, lub letnich potańcówek wielopokoleniowych,ii. miejsc ławek i stolików zadaszonych pergolami do wspólnego zjedzenia lunchu,i. uwzględnienie koniecznej infrastruktury: publicznych eleganckich toalet w kilku miejscach, koszy na śmiecie oraz na psie odchody.j. Uwzględnienie źródełek pitnych wody.
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Ad. 1. Przeznaczenie Bulwarów Wiślanych zawarte jest w obowiązującym MPZP Bulwary Wisły oraz projekcie MPZP Bulwary Wisły II. Ponadto należy mieć na względzie, iż projekt koncepcyjny nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami.</p> <p>Ad. 2. Projekt koncepcyjny przewiduje wykonanie nasadzeń - 435 szt. drzew liściastych w bliskim sąsiedztwie projektowanych ławek oraz innych miejsc wypoczynku i rekreacji. Przy projektowaniu nasadzeń wzięto pod uwagę ograniczenia związane z lokalizacją infrastruktury podziemnej, zachowania osi widokowych oraz dostosowania doboru gatunków do założeń</p>

historycznych oraz przepisów Prawa Wodnego.

Ad. 3. a. Zaprezentowana koncepcja uwzględni strefy aktywności sportowej oraz strefy rekreacyjno-wypoczynkowe.

b. Dokonano wydzielenia separacyjnym pasem zieleni: ciągu pieszego od ścieżki rowerowej.

c. Uwaga dotycząca parkingów rowerowych została uwzględniona w przedmiotowym projekcie koncepcyjnym. Nie przewiduje się w ramach tego działania wykonania zadania.

d. Na przedmiotowym terenie ze względu na obowiązujące uwarunkowania przestrzenne, prawne, funkcjonalne oraz historyczne nie jest możliwe zlokalizowanie boisk sportowych.

e. Na obszarze objętym opracowaniem występują obecnie dwie siłownie plenerowe (na Bulwarze Kurlandzkim i Bulwarze Inflanckim). W ramach projektu planuje się wprowadzenie w przestrzeniach pod mostami urządzeń umożliwiających trening kalisteniczny.

f. Projekt koncepcyjny zakłada utworzenie tematycznego placu zabaw, z wykorzystaniem wielofunkcyjnych urządzeń zabawowych przeznaczonych dla dzieci od 2 do 10 roku życia. Urządzenia te w pełni wspomogą motorykę ciała oraz ogólną sprawność fizyczną wśród najmłodszych użytkowników. Na przedmiotowym terenie ze względu na obowiązujące uwarunkowania przestrzenne, prawne, funkcjonalne oraz historyczne możliwe jest zlokalizowanie jednego, nowego placu zabaw (na obszarze Bulwaru Kurlandzkiego). Niezależnie od powyższego na przedmiotowym terenie istnieje plac zabaw (na Bulwarze Inflanckim, przy ul. Piekarskiej).

g. Projekt zakłada utworzenie sadu miejskiego pełniącego także funkcję „strefy ciszy”. Uwzględniono w nim hamaki, hotele dla owadów oraz plenerową biblioteczkę na książki.

h. Na przedmiotowym terenie ze względu na obowiązujące uwarunkowania przestrzenne, prawne, funkcjonalne oraz historyczne nie jest możliwe zlokalizowanie zadaszonego amfiteatru. W projekcie uwzględniono stworzenie m.in. strefy piknikowej w sąsiedztwie zabytkowego muru Bazyliki na Skatce – część stołów piknikowych zlokalizowana została pod koronami drzew.

i. Projekt uwzględnia montaż odpowiedniej ilości koszy na śmieci. Psie odchody można wrzucać do pojemników na odpady komunalne, stąd nie jest wskazane wydzielenie osobnych pojemników do tego przeznaczonych. W projekcie zostanie uwzględniona dodatkowa toaleta publiczna na terenie Bulwaru Kurlandzkiego w sąsiedztwie Mostu Kotlarskiego.

j. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.

13.	<i>Treść formularza oraz informacje zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 10.</i>
14.	<i>Przebudowa Bulwarów Wiślanych powinna uwzględniać potrzeby wszystkich użytkowników w równym stopniu, czyli pieszych, rowerzystów, użytkowników UWR (rolki, deskorolki, hulajnogi zwykłe), UTO oraz e-hulajnóg, ponieważ wszyscy Ci użytkownicy korzystają z Bulwarów. Zignorowanie którejkolwiek z grup użytkowników powoduje dyskryminację niektórych osób, co nie powinno mieć miejsca w Krakowie. Dlatego powinno się uwzględnić takie szerokości ciągów współdzielonych aby zapewnić bezpieczeństwo i komfort poruszania się wszystkich, co wpływa też na te kwestie w przypadku osób starszych, osób niepełnosprawnych i rodziców z wózkami dziecięcymi. Te kwestie powinny być ponad sztucznie narzucone „utrzymanie istniejących szerokości” które nie odpowiadają potrzebom i bezpieczeństwu. Nawierzchnia ciągów współdzielonych powinna być wykonana z asfaltu odpowiedniego dla poruszania się „małych kótek” czyli wózków dziecięcych, wózków dla osób niepełnosprawnych, rolek, hulajnóg, itd. Powinno być to stawiane wyżej niż kolejne sztuczne wymagania np. konserwatorskie – w dzisiejszych czasach równie dobrze można zapewnić nawierzchnię asfaltową w kolorze spełniającym wymagania</i>

	<p>konserwatorskie, można zastosować też płyty kamienne wielkowymiarowe, z cienką fugą, bezfazową.</p> <p>Wystarczy tylko chcieć zapewnić te wymagania, aby każdy poruszał się bezpiecznie i nikt nie został dyskryminowany.</p> <p>Pojawiały się również głosy, że na Bulwarach, przy samym brzegu powinny pojawi się odpowiednie barieroporcze, uniemożliwiające siadanie, a zapewniające ochronę przed wpadnięciem do wody.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego. Poruszanie rolkarzy w przestrzeni publicznej miasta definiują stosowne przepisy - w chwili obecnej rolkarz posiada status pieszego.</p> <p>Zapisy obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nakazują przebudowę nawierzchni ulic i placów, ciągów pieszych i pieszo-jezdnych, ścieżek i alei spacerowych, z zastosowaniem materiałów wysokiej jakości i estetyki dla powierzchni utwardzonych. Ponadto nakazuje stosowanie rozwiązań technicznych zapewniających warunki do poruszania się osobom niepełnosprawnym, zgodnie z zapisami odrębnymi. Warunki te zostały spełnione w zaprezentowanym projekcie koncepcyjnym - zaproponowano płyty kamienne bezfazowe oraz nawierzchnię wylewaną z kruszywem eksponowanym. Ponadto w projekcie, w miejscach zbliżenia się do brzegu rzeki, zastosowane zostały barierki ochronne.</p>
<p>15.</p>	<p>Wnioskuje - w imieniu geodezyjnej akcji edukacyjnej „Honorowy Południk Krakowski” - o oznaczenie na terenie Bulwarów Wiślanych, w odcinku przy „Galerii Kazimierz”, przebiegu krakowskiego południka zerowego, jako ważnego obiektu geodezyjno-astronomicznego, łączącego się z naukową historią Krakowa i dokonaniem krakowskich uczonych, jako „Polskie Greenwich”. Obecna długość geodezyjna tego południka to: 19° 57' 21,237" E.</p> <p>Linia południka powinna zostać oznaczona i opisana w sposób pozwalający na jej maksymalne możliwe wyeksponowanie w terenie. Proponuję umieszczenie w projektowanych ścieżkach i chodnikach ozdobnych szyn z brązu, obramowanych wąskimi kamiennymi płytami z napisami „POŁUDNIK KRAKOWSKI” oraz „MERIDIANUS CRACOVENSIS”. Linia południka winna mieć też swoją kontynuację na zieleńcach, w postaci linii z kamiennych płyt lub podłużnej rabaty kwietnej. Przy linii umieszczona powinna być tablica informacyjna w języku polskim i angielskim. Postuluję także o umieszczenie w murze oporowym wałów „instalacji artystycznej” w formie źródła wiązki światła (laser), włączanej w nocy i przebiegającej ponad wodami Wisły, wskazując tak bieg południka krakowskiego; na drugim brzegu instalacja może mieć umieszczony pryzmat/lustro, dla wzmocnienia efektu.</p> <p>Wniosek dotyczy obszaru na terenie następujących działek ewidencyjnych: jedn. ewid. Śródmieście, obręb 17, działki ewidencyjne nr 270/25, 270/40, 270/37 oraz 289/9.</p>

	<p>Przedmiot niniejszego wniosku ma mieć swoją kontynuację na obszarze na drugim brzegu, na terenie działek: jedn. ewid. Podgórze, obręb 14, działki ewidencyjne nr: 197/3, 197/1, 204/8.</p> <p>Linie południka na brzegu północnym wyznaczają pikiety o następujących współrzędnych geodezyjnych w układzie 2000/7 (PL-ETRF89):</p> <p>X1=5546730,64 m Y1=7425229,71 m X2=5546665,03 m Y2=7425228,79 m</p> <p>Zaś na brzegu południowym są to pikiety o następujących współrzędnych geodezyjnych:</p> <p>X3=5546517,10 m Y3=7425226,72 m X4=5546469,28 m Y4=7425226,05 m</p>
<p>Odpowiedź ZZM: Pomysł z zaakcentowaniem przebiegu „Honorowego Południka Krakowskiego” jest zasadny i zostanie uwzględniony na etapie projektu budowlanego.</p>	
<p>16.</p>	<p>Ujście Wilgi Ok. Ujście Rudawy proponowany delikatny krawężnik rozdzielający część rowerową/pieszą. Przy trasach rowerowych proponuje minimum 2 zatoczki z serwisem dla rowerów [pompka, klucze etc. jak to ma miejsce przy korpobudynkach]. W terenach zielonych hotele dla owadów. Podesty drewniane można zastąpić jakimś kompozytem łatwym w utrzymaniu ... Oprócz koszy na odpadki warto pomyśleć o czworonogach.</p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <ul style="list-style-type: none"> - W projekcie koncepcyjnym, w zależności od uwarunkowań przestrzennych, ciąg pieszy od ciągu rowerowego został oddzielony separacyjnym pasem zieleni lub nawierzchnią z kostki kamiennej. We wnioskowanej lokalizacji ze względu na ograniczenia przestrzenne, uwzględniono rozdział z ww. kostki. - Uwaga dotycząca lokalizacji stacji serwisowych dla rowerów zostanie przeanalizowana i zostanie wprowadzona w projekcie koncepcyjnym. - W terenach zielonych zostaną zamontowane hotele dla owadów. - Projekt zakłada zastosowanie wyłącznie naturalnych materiałów. - Bulwary Wiślane są ogólnodostępnym parkiem miejskim, w którym można spacerować i wypoczywać z czworonogami. Projekt zakłada lokalizację poidel dostosowanych do potrzeb psów. 	
<p>17.</p>	<p>Szanowni Państwo, Zwracam się z prośbą o uwzględnienie w tworzonej planie zagospodarowania miejsc na mobilne punkty handlowe. Pojawiły się one kilka lat temu na terenie bulwarów (w okolicach hotelu Sheraton, ul. Smoczej, Kościoła na Skalce, kładki Ojca Bernatka) i już na stałe wpisały się w ich krajobraz. Możliwość zakupu np. kawy, lodów, napojów z riksą zwiększyła atrakcyjność tych miejsc, które wcześniej nie posiadały oferty gastronomicznej. Takie miejsca bardzo umilają czas mieszkańcom oraz gościom odwiedzającym tę część miasta. Jestem przekonany, że dalsza obecność takich punktów będzie wręcz pożądana, a dodatkowo wpłynie również pozytywnie na wizerunek miasta.</p>
<p>Odpowiedź ZZM: W projekcie, w sąsiedztwie wnek w murze naprzeciwko hotelu Forum, uwzględniono stworzenie tarasów, które mogą być wykorzystywane jako przestrzeń usługowa. Należy mieć na uwadze,</p>	

iż projekt koncepcyjny nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami.	
18.	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na duży problem na bulwarach wiślanych. Otóż jest zupełnie nieprzystosowany do spacerów z wózkiem. Rzecz w tym, że na "niższy" poziom wałów można zejść na wysokości ulicy Skwerowej, ale nie ma możliwości wydostania się z powrotem "na górę" w okolicy Ronda Grunwaldzkiego. Owszem są schody ale brak podjazdu dla wózka. Również w dalszej części można wyciągnąć wózek na górę jedynie idąc po trawie (co naprawdę nie jest łatwe). Aby móc wjechać na wyższy poziom, trzeba dojść aż do hotelu Forum. Bardzo proszę o umożliwienie wjazdu wózkiem w okolicy mostu Grunwaldzkiego.</p>
<p>Odpowiedź ZZM: Uwaga dotyczy lokalizacji nie objętej projektem zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych, niemniej jednak zostanie ona uwzględniona podczas prac projektowych dot. przedmiotowego terenu.</p>	
19.	<p>Treść formularza oraz informacje zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 3.</p>
20.	<p>Stanowisko Stowarzyszenia Armatorów i Inwestorów Dorzecza Wisły w przedmiocie przebudowy bulwarów wiślanych.</p> <p>Projekt rewitalizacji bulwarów wiślanych jest jak najbardziej zasadny i potrzebny. Stowarzyszenie Armatorów dostrzegło już ten problem wcześniej i z jego inicjatywy dokonano m.in. oświetlenia bulwarów wiślanych. Nie mniej jednak nie można zaakceptować planowanego sposobu przeprowadzenia zmian w zagospodarowaniu bulwarów, bez współdziałania z armatorami i bez uwzględnienia ich interesów.</p> <p>Wymaga to bowiem stworzenia takiego planu przebudowy bulwarów, który nie spowoduje zamknięcia działalności armatorów, poprzez nie przedłużenie z nimi umów na dzierżawę pali cumowniczych na okres kolejnych trzech lat, pomimo że koncepcja przebudowy bulwarów nie wykroczyła poza stadium projektowania. Do czasu wkroczenia planowanych działań w fazę wykonawstwa projektu, stosowne winno być w pełnym zakresie Zarządzenie nr 1887/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 24.07.2019r. w sprawie zasad udostępniania urzędzeń (pali) z zachowaniem dotychczas stosowanej zasady dzierżawy na okres 3 lat z ewentualnie dodatkową klauzulą konieczności ograniczenia działalności na czas przebudowy określonego docinka bulwaru.</p> <p>Wykonanie projektowanych zmian nie może stanowić pretekstu do zamknięcia działalności gospodarczej armatorów albowiem należy poszukać formuły, która umożliwi armatorom prowadzenie działalności chociażby w ograniczonym zakresie, nie kolidującym z bieżącymi pracami na określonych odcinkach bulwarów.</p> <p>Ponadto najmniej kontrowersyjnym rozwiązaniem byłoby wykonanie prac przebudowy bulwarów poza miejscami sezonu turystycznego, tj.: poza okresem od kwietnia do października. Trudno sobie bowiem wyobrazić, aby tego typu prace w jednym z najbardziej reprezentatywnych miejsc Krakowa, wykonywane były w czasie, kiedy w Krakowie przebywa w miesiącach letnich setki tysięcy turystów. Stowarzyszenia Armatorów i Inwestorów Dorzecza Wisły wnosi o przekazanie przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, konkretnych danych dotyczących projektu i zamierzeń inwestycyjnych na bulwarach Wisły, albowiem dotychczasowe informacje w tym zakresie cechują się takim stopniem ogólności, że nie pozwala to na stwierdzenie jakie konkretne działania są przewidywane, a tym samym uniemożliwia wyrażenia konstruktywnych uwag.</p>

Odpowiedź ZZM:

Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami. Niezależnie od powyższego, należy mieć na względzie, iż Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie rozpatrując wnioski o udostępnienie pali cumowniczych oprócz obowiązujących przepisów i dyrektyw jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wytyczne, opinie właściwego miejscowo Konserwatora Zabytków, Głównego Architekta Miasta, Plastyka Miasta, zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1887/2019 z dnia 24 lipca 2019 r. bierze także pod uwagę inne wskazania, aspekty, w szczególności: rodzaj działalności, jaka miałaby być prowadzona z wykorzystaniem jednostki/obiektu pływającego, stopień uciążliwości zamierzonej działalności dla otoczenia, środowiska, stopień ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa osób i mienia jak również społeczny odbiór zamierzonego przedsięwzięcia. Decyzje podejmowane na podstawie analiz oddziaływania jednostek/obiektów pływających oraz działalności na nich prowadzonych, muszą być wyważone tak, aby w wyniku ich, przestrzeń rzeki Wisły wraz z jej otoczeniem spełniały oczekiwania mieszkańców, turystów, stanowiąc jednocześnie harmonię z zabytkowym Parkiem Miejskim Bulwarów Wiślanych.

21.

Stowarzyszenie Kraków dla Mieszkańców od lat zabiega o rewitalizację Bulwarów Wiślanych. Nasze dotychczasowe działania skupiały się na stworzeniu wzdłuż rzeki zielonego miejsca spotkań i rekreacji mieszkańców. Cieszy nas, że zaprezentowana koncepcja jest spójna z naszymi propozycjami – przewiduje remont nawierzchni tras pieszych i rowerowych, nasadzenia zieleni, dodatkowe miejsca do wypoczynku i uprawiania sportu.

Niemniej niektóre rozwiązania budzą nasze wątpliwości, dlatego też wnosimy następujące uwagi:

Trasy rowerowe.

Z powodu niewystarczającej ilości ścieżek rowerowych w Krakowie, Bulwary Wiślane stały się jednym z głównych szlaków tranzytowych ruchu rowerowego. Konieczne jest zatem zapewnienie ciągłości jazdy poprzez odpowiednie skomunikowanie dolnego i górnego bulwaru, zaprojektowanie wygodnych wjazdów i zjazdów, wydzielenie w rejonie Wawelu odrębnej trasy (obecnie jest współdzielona z pieszymi), wyraźne odseparowanie ścieżek rowerowych w miejscach największych atrakcji turystycznych. Szczególnie ważne jest zapewnienie zatoczek, zjazdów umożliwiających rowerzystom poruszającym się po ścieżce rowerowej bezpieczne zatrzymanie się, zejście z pojazdu oraz kontynuowanie aktywności jako pieszy. Takie rozwiązania powinny być zastosowane przy każdym przecięciu szlaku pieszego i rowerowego.

Infrastruktura dla osób niepełnosprawnych.

Obecnie Bulwary Wiślane są niedostosowane do potrzeb niepełnosprawnych, co w sposób oczywisty dyskryminuje osoby z ograniczeniami ruchowymi, wykluczając je z korzystania z jednej z najbardziej atrakcyjnych przestrzeni miasta. Umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się, w szczególności pomiędzy górnym a dolnym poziomem bulwarów, należy potraktować priorytetowo. Zamontowanie wind, wytyczenie wjazdów i zjazdów nie powinno być tak problematyczne, jak wydaje się w przypadku przedmiotowej rewitalizacji. Jednocześnie brak zgody konserwatora nie powinien być uzasadnieniem dla braku zastosowania odpowiednich rozwiązań, a wyłącznie asumptem do podjęcia jeszcze bardziej wyłożonych starań o zapewnienie podstawowych praw osób niepełnosprawnych. Przecież współcześnie realizowane były projekty znacznie zmieniające wygląd bulwarów lub ingerujące w ich strukturę, np. kładka Ojca Bernatka czy ustawienie ogromnego balonu widokowego. Skoro zatem

można było wyburzyć część muru oporowego i postawić most, to tym bardziej możliwym jest postawienie windy dla osób niepełnosprawnych.

Ogólnodostępne toalety.

Na rewitalizowanym terenie, zgodnie z informacjami widniejącymi na stronach urzędowych, funkcjonują tylko dwie ogólnodostępne toalety: przy ul. Smoczej i ul. Powiśle. Brak jest toalet dla osób niepełnosprawnych. w związku z tym, że koncepcją objęty jest teren o powierzchni 17 hektarów, rozciągający się od ujścia Rudawy po most Kotlarski, wydaje się, że oczywista jest potrzeba zamontowania większej liczby ogólnodostępnych toalet i to nie tylko w rejonie Wawelu.

Przeznaczenie na cele kulturalne i naukowe lokali położonych w dolnej części murów oporowych.

Koncepcja pozostawia niezagospodarowane lokale znajdujące się w dolnej części murów oporowych. Ich położenie w bezpośrednim sąsiedztwie wody i szerokich pasów zieleni stwarza niepowtarzalną okazję do wzbogacenia bulwarów, które obecnie pełnią przede wszystkim funkcję rekreacyjną. Utworzenie oddziału biblioteki miejskiej, kina plenerowego, przestrzeni wystawienniczej, ekspozycji przedstawiającej historię rzeki, element ścieżki przyrodniczej z eksponatami prezentującymi zwierzęta i rośliny tego rejonu będą znacznie atrakcyjniejsze dla mieszkańców niż przeznaczenie lokali na cele komercyjne.

Odpowiedź ZZM:

- Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.

Przejścia pomiędzy DDR a ciągiem pieszym są zlokalizowane średnio co 50-60 m. Ma to na celu umożliwienie komfortowego dostępu użytkowników drogi rowerowej do stref wypoczynkowych. W przejściach zlokalizowane zostały strefy rowerowe z przeznaczeniem pod stojaki oraz stacje serwisowe dla rowerów.

W projekcie koncepcyjnym zostanie uwzględnione poszerzenie odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem w celu weryfikacji zgodności takiego rozwiązania przez stosowne służby wydające uzgodnienia i pozwolenia m.in. PGW Wody Polskie, Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Niezależnie od powyższego, należy mieć na uwadze, iż obowiązujący plan na tym obszarze (obszar nie jest objęty projektem MPZP Bulwary Wisły II) zakazuje lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych: *Dla zapewnienia ładu przestrzennego, jego ochrony i kształtowania ustala się: zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem tymczasowych obiektów usługowo-handlowych towarzyszących odbywającym się imprezom masowym - na czas ich trwania.* Ponadto w ramach przeznaczenia terenu WS.2 w katalogu obiektów dopuszczonych nie znalazł się pomost.

- Uwaga dotycząca wykonania windy zostanie przeanalizowana i o ile będzie taka możliwość zostanie ona uwzględniona na etapie projektu budowlanego.

- W projekcie zostanie uwzględniona dodatkowa toaleta publiczna na terenie Bulwaru Kurlandzkiego w sąsiedztwie Mostu Kotlarskiego.
- Wnęki zostaną udostępnione w obecnym sezonie letnim w trybie przetargowym. Cel jaki może tam być obecnie realizowany to usługi wzbogacające ofertę Parku Bulwary Wisły. W związku z powyższym rozstrzygnięcie przetargu będzie wyznaczało kierunek dalszego postępowania z niszami, tak aby wpisywały się one w rewitalizację Bulwarów Wiślanych.

22. *Mocno popieram rewitalizację Bulwarów Wiślanych, a projekt bardzo mi się podoba z jednym tylko zastrzeżeniem. Otóż na wizualizacjach pewna część oryginalnego murku jest dużej mierze usunięta i ma być zastąpiona, jak zgaduję, metalową barierką. w moim odczuciu to pomysł chybiony, gdyż współczesna poręcz zaburzy unikalny charakter zabytkowego obmurowania. Proponuję, odnowienie oryginalnego murku w całości, wraz z kolumnkami. Takie rozwiązanie pozwoli, jak mi się wydaje, zachować mur w stanie bliższym oryginalnemu.*

Odpowiedź ZZM:

Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących murów oporowych. Bariery na „górnym” bulwarze zaprezentowane na wizualizacjach są istniejące i nie stanowią wartości dodanej do projektu. Poniżej zdjęcie stanu istniejącego.




23. *Treść formularza oraz informacje o zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 2.*

24. *Jeżeli bulwary mają być rewitalizowane, to powinny zostać zbudowane schody z bulwarów na Most Kotlarski, zarówno od strony Grzegórzek jak i Zabłotcia. Brak tych schodów jest dużą uciążliwością dla mieszkańców obu dzielnic a także spacerowiczów. Przejście z bulwarów na most jest uciążliwe, a od strony Grzegórzek niebezpieczne.*

Odpowiedź ZZM:

Przebudowa mostów nie znajduje się w zakresie przedmiotowego projektu koncepcyjnego. Niemniej jednak uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego.

25. *Nie podoba mi się ilość betonu, która ma być wylana na bulwarach ani przesunięcie ławek bliżej rzeki – spowoduje to, że ludzie będą siedzieć w pełnym słońcu (bo tam drzew przecież nie ma), a na bulwarach zasadniczo szuka się zieleni i cienia, chodzi o to, żeby zachować aktualną zieleń, dołożyć nową, a nie betonować bulwary. Uważam, że górny bulwar nie musi być aż tak rozbudowany. Trzeba tylko „odbetonować” wielkie drzewa, które rozsadzają asfalt, odnowić ścieżki, dołożyć ławki z dala od ulicy i zwiększyć ilość koszy na śmieci, również takich, do których można wrzucać pudełka po zakupie „jedzenia na wynos” (obecnie takie opakowania leżą na trawie, obok koszy, bo się nie mieszczą). Nie podoba mi się również likwidacja miejsca parkingowych przy Bulwarze Kurlandzkim. w tym momencie to jest jedyne miejsce na ulicy Podgórskiej (na odcinku ulica Gazowa – ulica Krakowska) gdzie można zaparkować samochód. Mieszkańcy ulicy Podgórskiej, jak i pacjenci Poradni Naczyniowej Szpitala Bonifratów, a także osoby, które przyjeżdżają, aby pospacerować na bulwarach. Poza tym umieszczenie strefy*

	<p>relaksu przy samej ulicy Podgórskiej nie jest dobrym pomysłem, skoro tuż obok (schodząc kilkanaście metrów w stronę rzeki) znajdzie się sporo miejsc zdecydowanie bardziej przyjaznych i bezpiecznych, np. dla rodzin z dziećmi, bo oddalonych od ulicy. z obserwacji wynika, że miejsca przy drodze nie są chętnie wybierane przez mieszkańców do odpoczynku.</p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zaprezentowana koncepcja jest zgodna z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły II”. - Projekt zakłada wykonanie infrastruktury technicznej w dostosowaniu do istniejącego drzewostanu. Ponadto uwzględnia wymianę nawierzchni w obrębie korony drzew na mineralną nawierzchnię przepuszczalną. - Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Nowy projekt zagospodarowania bulwarów będzie podkreślał opisywane funkcje, z uwzględnieniem współczesnych standardów projektowania publicznych terenów zieleni m.in. zachowania dostępności dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności czy rozwiązań przygotowujących miasto do zmieniającego się klimatu. Niezależnie od powyższego, w związku ze zgłoszonymi uwagami dotyczącymi ograniczenia ilości dotychczasowych miejsc parkingowych, zostanie przeanalizowana możliwość wprowadzenia miejsc parkingowych - równoległych wzdłuż ul. Podgórskiej, przy jednoczesnym zachowaniu projektowanej alei drzew. 	
<p>26.</p>	<p>Treść formularza oraz informacje o zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 5.</p>
<p>27.</p>	<p>Pragnę zwrócić Państwa uwagę na problem z Mostem Kotlarskim, mianowicie brakiem schodów z mostu na bulwary po obu stronach. Przejście z mostu na bulwary jest długie i uciążliwe, a do strony Grzegórzek jest także niebezpieczne. Przy okazji rewitalizacji bulwarów warto wreszcie naprawić ten błąd.</p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przebudowa mostów nie znajduje się w zakresie przedmiotowego projektu koncepcyjnego. Niemniej jednak uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego.</p>	
<p>28.</p>	<p>Proszę przemyśleć wprowadzenie łącznika ścieżki przejścia przy moście Dębnicki do ścieżki zaraz wzdłuż Wisły. Czy szerokość ścieżki rowerowej jest wystarczająca aby mijające się rowery mogły swobodnie się minąć? Czy w projekcie uwzględniono rolkarzy? Po której docelowo ścieżce mogliby się poruszać.</p> 
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>- Dodatkowa ścieżka przy moście Dębnickim jest możliwa do zrealizowania w ramach dostępnej powierzchni biologicznie czynnej terenu. W związku z powyższym zostanie wprowadzona w ramach zmian do projektu zagospodarowania terenu.</p>	

	<p>- Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.</p> <p>- Projekt koncepcyjny uwzględnia rozgraniczenie na ścieżkę pieszą i ścieżkę rowerową. Ze względu na uwarunkowania przestrzenne, nie ma możliwości wprowadzenia wydzielonej ścieżki przeznaczonej wyłącznie dla rolkarzy. Poruszanie rolkarzy w przestrzeni publicznej miasta definiują stosowne przepisy - w chwili obecnej rolkarz posiada status pieszego.</p>
<p>29.</p>	<p>* <i>Bulwar Czerwieński - dodatkowe miejsca do wypoczynku w postaci np. drewnianych stopni/siedzisk na terenach zielonych.</i></p> <p>* <i>Wyznaczenie miejsca na tymczasowe wystawy plenerowe.</i></p> <p>* <i>Wzbogacenie Bulwarów Wiślanych instalacjami artystycznymi.</i></p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>* <i>Drewniane siedziska zostały uwzględnione na istniejących schodach terenowych.</i></p> <p>* <i>W przestrzeni publicznej wystawy plenerowe mogą być organizowane bez uwzględniania konieczności wprowadzenia dodatkowej infrastruktury technicznej.</i></p> <p>* <i>Projekt uwzględnia możliwość lokalizacji instalacji artystycznych.</i></p>	
<p>30.</p>	<p><i>Treść formularza oraz informacje o zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 7.</i></p>
<p>31.</p>	<p><i>Z uwagi na planowane zmiany w rozdzieleniu ścieżki pieszej od rowerowej na bulwarach wiślanych proszę o uwzględnienie zmian prawnych dot. poruszania się po ścieżkach rowerowych hulajnóg, osób na rolkach, nartorolkach. W związku z tym, że obecnie tworzą się korki na ścieżce rowerowej na bulwarach wiślanych, często dochodzi do wypadków, do tego dojdą nowi użytkownicy ścieżki proszę o poszerzenie ścieżki rowerowej. Teren zielony od strony murów - wałów powinien zostać zachowany. Na tym terenie zielonym jest wytyczona ścieżka do biegania, spacerowania z psami, osób uprawiających nordic walking a zimą z tego terenu korzystają narciarze biegowi. Proszę o zachowanie tego terenu i braku jakiegokolwiek zabudowy, ustawiania tam kramów, lokalizowania miejsca na hotel obwoźny, bary z leżakami, gdyż to utrudnia przemieszczanie się osób korzystających sportowo jak rekreacyjnie z tego pasa zieleni. Przedzielenie ścieżki pieszej i rowerowej zielenią jest ryzykowne, gdyż często podnoszący się poziom wody może dokonać zniszczeń i zniwelować cały wysięk. Ostatnia poważna inwestycja w instalacje nowych lamp ledowych na bulwarach została tak zaprojektowana, że te latarnie są odpowiednio ustawione. Były to poważne wydatki budżetu miasta, żeby teraz przeprojektować i zmieniać ich lokalizację. Nie dla zabierania bardzo już wąskiego pasa zieleni od strony murów.</i></p> <p><i>Planowanie utworzenia placu zabaw na Bulwarze Kurlandzkim na wysokości Galerii Kazimierz powinno uwzględnić także tą wytyczoną, wydeptaną ścieżkę przez użytkowników. Plac zabaw powinien być tak zaprojektowany by nie przeszkadzał i utrudniał dotychczasowe przemieszczanie się osób w wydeptanych ścieżkach, które w tym miejscu służą osobom biegającym, nordic walking latem a zimą narciarze biegowi biegają wzdłuż szpalery drzew.</i></p>

Odpowiedź ZZM:

- Projekt koncepcyjny uwzględni rozgraniczenie na ścieżkę pieszą i ścieżkę rowerową. Nie ma możliwości wprowadzenia wydzielonej ścieżki przeznaczonej wyłącznie dla rolkarzy czy osób przemieszczających się na hulajnogach lub nartorolkach. Poruszanie rolkarzy w przestrzeni publicznej miasta definiują stosowne przepisy - w chwili obecnej rolkarz posiada status pieszego. Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.

Odcinkowo zachowano szerokość 2,5 m ze względu na występujące ograniczenia związane z uwarunkowaniami przestrzennymi oraz koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej terenu.

- Teren zielony przy murach, jak również ścieżka biegowa została zachowana. Nadal będzie możliwość spacerowania z psami, uprawiania nordic walking'u czy narciarstwa biegowego w sezonie zimowym. Projekt koncepcyjny nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami.

- Należy mieć na uwadze, iż w przypadku wystąpienia powodzi zawsze istnieje ryzyko uszkodzenia obiektów małej architektury i roślinności. Analizując stopień zniszczenia obiektów małej architektury występujący po powodziach, które wydarzyły się w latach ubiegłych na terenie Krakowa, można stwierdzić, iż zniszczenia te są niewielkie i można je naprawić w ramach bieżących prac konserwacyjnych. Projekt zakłada wykorzystanie gatunków roślin, które znoszą okresowe zalewanie wodą.

- Lokalizacja projektowanego placu zabaw nie stoi w kolizji z przebiegiem ścieżki biegowej.

32.

Na załączonych wizualizacjach ścieżka rowerowa jest za wąska.

Jest to część większej sieci a właściwie wspaniałej dłuższej drogi rowerowej, jednej z najładniejszych w Polsce od Tyńca w kierunku Wiślanej ścieżki rowerowej w kierunku województwa świętokrzyskiego.

Rozdzielenie jednego pasa pieszo rowerowego na dwa oddzielne jest dobrym pomysłem. Nie można niestety tego zrobić tak prosto, że dzieli się je pasem zieleni i zostawia te same szerokości co poprzednio.

Prosty przykład: droga jednokierunkowa nie jest 2 razy węższa od drogi dwukierunkowej. Jest to zazwyczaj odpowiednio 3 m i 5 m.

Wynika to z ergonomii. Są to podstawy projektowania. Jeśli nie jedzie nic z naprzeciwka możemy wykorzystać do różnych celów fragment sąsiedniego pasa.

Tak jest dotychczas na bulwarach. Pas drogi rowerowej jest za wąski na panujący tu ruch i wyprzedzanie następuje po części pieszej.

W związku z pozbawieniem możliwości bezpiecznego wyprzedzania (po przyległym ciągu pieszym) uważam iż niezbędne jest poszerzenie ścieżki rowerowej.

Jako architekt, mieszkaniec sąsiedniego planowanego z inwestycją osiedla Podwawelskiego, osoba czynnie uprawiająca kolarstwo, sugeruję iż jest rażącym błędem zawężenie ścieżki rowerowej, na której panuje największy ruch, ścieżki, która jest częścią większej całości, w obszarze w którym panuje największe zagęszczenie

	<p><i>piesznych i rowerzystów.</i> <i>Ograniczenie ruchu samochodowego, propagowanie zdrowego trybu życia, coraz większa moda na sport i kolarstwo powinna skłaniać nas do zwiększania przepustowości dróg rowerowych a nie do zmniejszania go.</i></p>
	<p>Odpowiedź ZZM: Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.</p>
<p>33.</p>	<p>Stanowisko Krakowskiej Żeglugi Pasażerskiej <i>Planowane zagospodarowanie I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie obejmuje bulwary Rodła, Czerwieński Inflancki i Kurlandzki. Podczas spotkania on-line z mieszkańcami w dniu 9 lutego 2021 roku przedstawiono jedynie część projektowanego obszaru do zagospodarowania obejmującego Bulwar Kurlandzki i Inflancki.</i> <i>Niewątpliwie należy pozytywnie ocenić podjęcie tematu uporządkowania tego obszaru uważanego za „Salon Krakowa”, służącego zarówno mieszkańcom i gościom za atrakcyjne miejsce wypoczynku i rekreacji. Prezentacja nie obejmowała jednak obszaru samej rzeki Wisły bezpośrednio przy nabrzeżu bulwarów, a bardzo istotnie wpływającego na ich postrzeganie. Chodzi o jednostki pływające cumujące przy nabrzeżu bulwarów oferujące usługi rekreacyjne rejsów po Wiśle jak i usługi gastronomiczne. Usługi te są komplementarne z funkcją samych bulwarów i cieszą się dużym powodzeniem korzystających z rekreacji i wypoczynku. Stanowią też istotne uzupełnienie oferty turystycznej Miasta. Wydaje się, że planowane zagospodarowanie bulwarów powinno również uwzględniać ten aspekt sprawy. W pewnym stopniu sprawę jednostek pływających reguluje obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły”, ale nawet same władze Miasta nie do końca egzekwują zapisy tego planu.</i> <i>Oczywiste jest, że podczas przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów nastąpi ograniczenie działalności jednostek pływających cumowanych do pali cumowniczych znajdujących się na tych odcinkach. Tymczasem Zarząd Zieleni Miejskiej, jako organ zarządzający terenami bulwarów odmawia lub ogranicza możliwość zawierania umów dzierżawy pali cumowniczych przez podmioty gospodarcze będące właścicielami tych jednostek. Tym samym ZZM wprowadza sytuację braku stabilności gospodarczej i niepewności ciągłości działalności. Jest to szczególnie odczuwalne w okresie trwającej już rok pandemii koronawirusa COVID-19, który już spowodował nieodwracalne straty. Wnosimy o pilne zaniechanie destabilizujących praktyk ZZM, tym bardziej, że nie jest określony nawet przybliżony okres przebudowy poszczególnych odcinków bulwarów. Oczekujemy powrotu do stosowania Zarządzenia nr 1887/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 24.07.2019 r. w sprawie zasad udostępniania urządzeń (pali) cumowniczych stanowiących własność Gminy Miejskiej Kraków..., z zachowaniem</i></p>

	<i>dotychczas stosowanej zasady dzierżawy na okres 3 lat z dodatkową klauzulą konieczności ograniczenia działalności na czas przebudowy określonego odcinka bulwaru.</i>
<p><u>Odpowiedź ZZM:</u> Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji nie definiuje sposobu zarządzania bulwarami. Niezależnie od powyższego, należy mieć na względzie, iż Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie rozpatrując wnioski o udostępnienie pali cumowniczych oprócz obowiązujących przepisów i dyrektyw jak miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, wytyczne, opinie właściwego miejscowo Konserwatora Zabytków, Głównego Architekta Miasta, Plastyka Miasta, zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1887/2019 z dnia 24 lipca 2019 r. bierze także pod uwagę inne wskazania, aspekty, w szczególności: rodzaj działalności, jaka miałaby być prowadzona z wykorzystaniem jednostki/obiektu pływającego, stopień uciążliwości zamierzonej działalności dla otoczenia, środowiska, stopień ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa osób i mienia jak również społeczny odbiór zamierzonego przedsięwzięcia. Decyzje podejmowane na podstawie analiz oddziaływania jednostek/obiektów pływających oraz działalności na nich prowadzonych, muszą być wyważone tak, aby w wyniku ich, przestrzeń rzeki Wisły wraz z jej otoczeniem spełniały oczekiwania mieszkańców, turystów, stanowiąc jednocześnie harmonię z zabytkowym Parkiem Miejskim Bulwarów Wiślanych.</p>	

<p>34.</p>	<p>Docelowo należy znacząco poprawić dostępność Bulwarów z górnego poziomu, tworząc nowe pochylnie łączące poziom górny z Bulwarem Czerwieńskim (proponowany przebieg pokazujemy na załączniku nr 1). Górny bieg pochylni powinien zaczynać się na lewobrzeżnym przyczółku mostu Dębnickiego i pod Wawelem, pochylenie nie powinno przekraczać 3,5%. Całkowicie przebudować należy dostęp w rejonie mostu Grunwaldzkiego – obecne zbyt strome pochylnie należy zastąpić nowymi, minimalizującymi pochylenie podłużne i zlikwidować schody, stanowiące zagrożenie dla ruchu (proponowany przebieg pokazujemy na załączniku nr 2).</p> <p>Na Bulwarze Kurlandzkim należy przewidzieć miejsce na przyczółki kładki Grzegorzki – Zabłocie („Liberatora”) oraz planowany bezkolizyjny najazd rowerowy na most Kotlarski. Bezkolizyjny przyczółek mostu Kotlarskiego jest jednym z ważniejszych węzłów systemu tras rowerowych Krakowa i Małopolski. Należy zabezpieczyć miejsce na budowę w ciągu ul. Podgórskiej małych rond z jednym pasem ruchu, zastępujących obecne skrzyżowania zwykłe. Należy zlikwidować wszystkie trzy słupy wysokiego napięcia na Bulwarze Kurlandzkim między ul. Halicką i Kotlarską.</p> <p>Należy zachować segregację ruchu pieszego i rowerowego (w formie istniejącej bądź z dodatkowym pasem zieleni niskiej). Segregacja musi zapewniać dobrą widoczność wzajemną, możliwość ewakuacji i dostęp do atrakcji na brzegu Wiśły (barki, kluby, restauracje, ławki, elementy architektury, trawniki). Droga dla rowerów z nawierzchni asfaltowej lub betonu cementowego (z uwagi na możliwe zalanie) o szerokości minimum 3 metrów powinna zostać oznakowana liniami krawędziowymi i linią segregacyjną w osi. Ruch pieszy przekraczający drogę dla rowerów winien być skanalizowany z wykorzystaniem wystarczająco szerokich przejść dla pieszych z widocznością min. 50 metrów.</p> <p>Należy umożliwić ruch rowerów zarówno górnym (w czasie powodzi), jak i dolnym (trasa główna) ciągiem Bulwarów.</p> <p>Wskazana jest przebudowa odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem (min. szerokość 3m część rowerowa + 2m część pieszka, ale optymalna byłaby znacznie większa szerokość). Konieczne jest pozostawienie możliwości jazdy rowerem dolnym odcinkiem. Zmuszanie do jazdy górnym odcinkiem i zjazdu w dół jest niezgodne z zapisami Standardów, tj. z koniecznością minimalizacji wysiłku oraz braniem pod uwagę naturalnej tendencji rowerzystów do skracania drogi i unikania zmęczenia.</p> <p>W dokumentacji przetargowej należy zapisać zgodność infrastruktury rowerowej z obowiązującymi Standardami Infrastruktury Rowerowej m. Krakowa, wprowadzonymi Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113 z 15 listopada 2018r.</p> <p>W przypadku istotnych trudności związanych z uzgodnieniem proponowanych zmian lub wysokimi kosztami przebudowy, należy rozważyć pozostawienie obecnego przekroju i wykonanie remontu nawierzchni (rozwiązanie problemu nr 1), poszerzenia odcinka pod Wawelem (problem nr 2) oraz wykonanie najazdów (problem nr 3).</p> <p>Zgadzam się w pełni z powyższymi uwagami przygotowanymi przez Stow. Kraków Miastem Rowerów.</p> <p>Treść uwagi/wniosku:</p> <p><i>Dodatkowo w mojej opinii, jako codziennego i całorocznego rowerowego użytkownika bulwarów w drodze do i z pracy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ławki nie powinny stać bezpośrednio nad wodą a raczej powinny zostać przesunięte w głąb istniejącego pasa zieleni (bliżej murów oporowych) – po pierwsze z punktu widzenia komfortu osób wycieczających jest to by widzieć co dzieje się wokół nich a nie puszczać nie kontrolowany ruch pieszy za plecami, dwa: stawianie ławki przed barierkami, które będą na wysokości oczu osoby siedzącej jest bezsensowne; - teren zielony, który ma być zachowany w istniejącej postaci jako przeznaczenie dla biegaczy, osób z psami jest nie współmiernie duży w stosunku do pozostałych uczestników bulwarów – jeżeli już miała by być tworzona separacja ruchu pieszego i rowerowego, to ścieżka rowerowa powinna zostać poszerzona i przesunięta kosztem trawy w stronę murów, - meble miejskie, ławki, leżaki powinny być wyposażone w podłokietniki; - zjazd na bulwary od kładki o. Bernatka powinien mieć zmienioną nawierzchnie na całej szerokości a nie jedynie wąską „szpilkostradę”
<p>Odpowiedź ZZM:</p>	<p>- Brak załączników w formularzu. Nachylenia istniejących oraz projektowanych zjazdów zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego i jeśli będzie taka konieczność oraz możliwość zostaną one dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.</p> <p>- Uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego. Sugestia dotycząca likwidacji słupów wysokiego napięcia zlokalizowanych na Bulwarze Kurlandzkim zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.</p> <p>- Widoczność przy przejściach pomiędzy ciągiem pieszym i rowerowym zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa. Wprowadzona wysokość zieleni w pasie separacyjnym</p>

zostanie dostosowana pod względem widoczności (tzw. trójkąt widoczności).

- Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.

- W projekcie miejsca do wypoczynku przewidziano w separacyjnym pasie zieleni. Niemniej jednak na poszczególnych odcinkach zlokalizowano ławki w pobliżu brzegu rzeki ze względu na istniejące ograniczenia przestrzenne.

- Meble miejskie, które zostaną wprowadzone do nowego zagospodarowania Bulwarów Wiślanych częściowo wyposażone będą w podłokietniki.

- Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego.

35.

Dotyczy przekroju poprzecznego na bulwarze inflanckim.

I. Proponuje uwzględnienie w koncepcji oraz projekcie potrzeb wszystkich obecnych użytkowników bulwaru, a mianowicie:

1. Spacerowiczów w tym matki z dziećmi oraz niepełnosprawnych poruszających się na wózku.
2. Biegaczy.
3. Właścicieli psów.
4. Rolkarzy.
5. Rowerzystów.
6. Właścicieli barek.

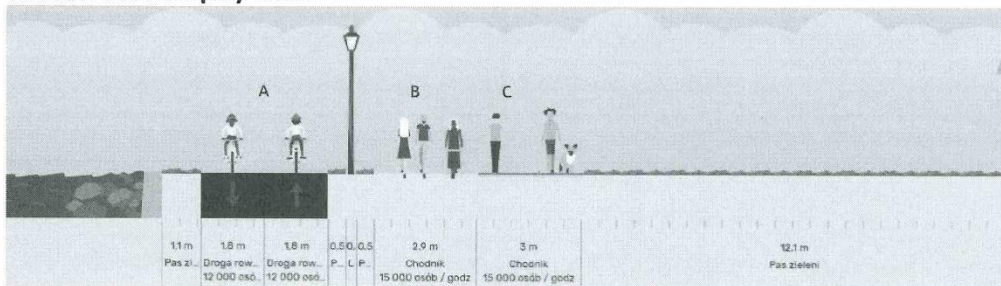
Uwzględnienie potrzeb ww. użytkowników proponuję dokonać poprzez zmianę przekroju poprzecznego na następujący.

Wariant 1 – Przekrój z zachowaniem obecnej sumarycznej szerokości nawierzchni nieprzepuszczalnej wynoszącej 6,5 m.

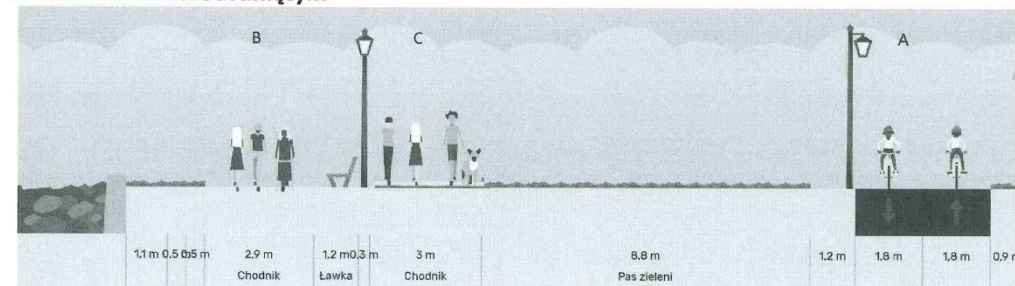
Składający się z trzech ciągów przeznaczonych dla różnych grup użytkowników :

- A) Droga dla rowerów składająca się z dwóch pasów o szerokości 1,8 m. Z dopuszczonym ruchem rolkarzy. Szerokość 3,6 m.
- B) Chodnik dla spacerowiczów. Szerokość 2,9 m.
- C) Chodnik dla właścicieli psów oraz biegaczy wykonany z kraty trawnikowej kotwionej w gruncie wraz z humusowaniem i obsianiem trawą lub rozłożeniem trawy z rolki. Szerokość 3,0 m.

Wariant 1a z DDR przy Wiśle



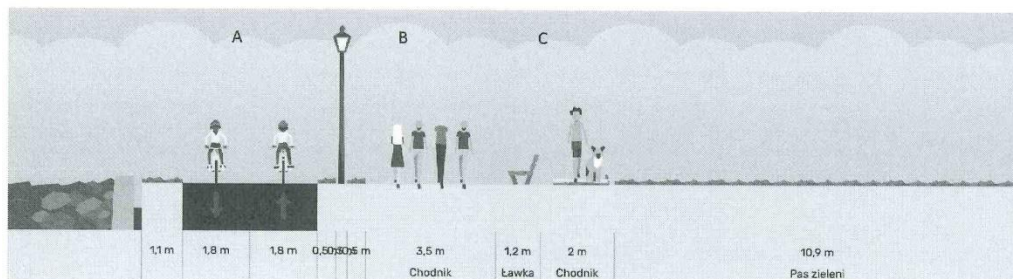
Wariant 1b z DDR odsuniętym



Wariant 2 – Przekrój po zmianie MPZP

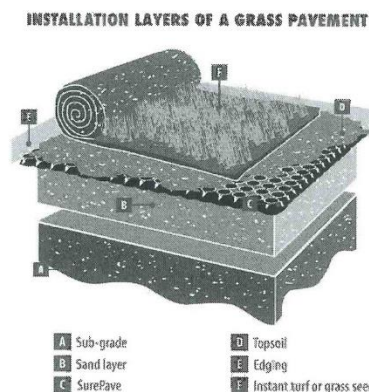
Składający się z trzech ciągów przeznaczonych dla różnych grup użytkowników :
 Droga dla rowerów składająca się z dwóch pasów o szerokości 1,8 m. Z dopuszczonym ruchem rolkarzy. Szerokość 3,6 m.

- A) Droga dla rowerów składająca się z dwóch pasów o szerokości 1,8 m. Z dopuszczonym ruchem rolkarzy. Szerokość 3,6 m.
- B) Chodnik dla spacerowiczów. Szerokość 3,5 m.
- C) Chodnik dla właścicieli psów oraz biegaczy wykonany z tzw. ekokraty kotwionej w gruncie wraz z humusowaniem i obsianiem trawą lub rozłożeniem trawy z rolki. Szerokość 2,0 m.



Przykładowe rozwiązanie nawierzchni z ekokraty.

W omawianym przypadku krata i trawa będzie wymagać dodatkowego zakotwienia oraz specjalnego utrzymania tj. częstego koszenia i nawożenia.



Źródło: https://www.bunnings.com.au/cirtex-0-5m-surepave-plastic-pavers_p3452192

	<p>II. Proponuje wprowadzenie następujących zmian w koncepcji skutkujących znacznymi oszczędnościami w budowie lub utrzymaniu:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rozdzielenie zakresu zadania na kilka niezależnych etapów, tak by zmniejszyć wymagania i tym samym zwiększyć liczbę firm mogących startować w przetargu. Większa konkurencja skutecznie obniży cenę. Jak również więcej małych i średnich firm lokalnych będzie mogło starać się o kontrakt, tym samym jest większa szansa, że inwestycja zwróci się w postaci podatków lokalnych i napędzi w sposób pośredni nieco gospodarkę Krakowa.2. W strefie zalewowej tj. na dolnym bulwarze proponuję rezygnację z nasadzeń roślinności niskiej jak krzewy, trawy ozdobne, kwiaty itp.3. Proponuję rezygnację z zastosowania betonu architektonicznego przewidzianego na ścieżce rowerowej, na rzecz betonu asfaltowego lub betonu cementowego wałowanego. Ze względu na kwestię utrzymaniowe i możliwość sporadycznego ruchu pojazdów ciężkich proponuję konstrukcję dla KR1.4. Proponuję rezygnację z nawierzchni z kamienia na rzecz nawierzchni z betonu asfaltowego lub betonu cementowego wałowanego, ewentualnie betonu architektonicznego. Występuje tutaj aspekt nie tylko ekonomiczny również praktyczny, łatwiej jest toczyć wózek po równiej bezfazowej powierzchni. W przypadku dopuszczenia ruchu pojazdów również należy przewidzieć konstrukcję dla KR1.5. W przypadku dopuszczenia postoju (nawet sporadycznego) pojazdów na ścieżce rowerowej lub chodniku należy przewidzieć konstrukcję sztywną lub półsztywną.6. Należy w miejscach przewidzianych do cumowania barek zaprojektować przyłącze: energetyczne, wodociągowe jak również kanalizacyjne (można wykonać kanalizację tłoczną).
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Zaprezentowane warianty nie zostaną uwzględnione w projekcie. Utwardzanie powierzchni trawników nie jest możliwe ze względu na pełnioną funkcję – trawniki rekreacyjne. Ponadto zapisy obowiązującego planu wskazują jednoznacznie o ochronie istniejącej zieleni, w tym nawierzchni trawiastej. Powiększanie szerokości dróg rowerowych kosztem szerokości ciągu pieszego nie jest zasadne, ze względu na funkcję jaką pełnią bulwary – rekreacyjną i parkową, a także ze względu na ilość użytkowników pieszych korzystających z tej przestrzeni.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uwaga zostanie przeanalizowana na etapie przygotowania do realizacji inwestycji.2. Uwaga nie zostanie uwzględniona. Projekt ma za zadanie zwiększenie bioróżnorodności istniejącego terenu zielonego.3. Projekt koncepcyjny przewiduje wykonanie nawierzchni wylewanej z kruszywem eksponowanym.4. Projekt ma na celu dostosowanie bulwarów do pełnionej reprezentacyjnej funkcji (salonu Krakowa). W projekcie wykorzystano naturalne materiały szlachetne. Projekt koncepcyjny uwzględnia wprowadzenie nawierzchni wylewanej z kruszywem eksponowanym.5. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.6. Projekt zakłada wykonanie pali cumowniczych w lokalizacjach zgodnych z zapisami projektu MPZP Bulwary Wisły II. Forma pali cumowniczych zostanie ujednoczona. Na etapie projektu budowlanego zostaną wytypowane lokalizacje stacji obsługi jednostek pływających.

36.

OPINIA do "ZAGOSPODAROWANIE BULWARÓW WIŚLANYCH I ETAP"

W. Murzewski, Kraków 2021-III-01

Ranga tego miejsca skłoniła mnie do napisania opinii. Spis treści:

I. UWARUNKOWANIA.....	1
1. Funkcja historyczno-architektoniczna.....	2
2. Funkcje rekreacyjno-wypoczynkowa, towarzyska oraz tranzytowa.....	2
3. Limity.....	2
4. Konkurs architektoniczny.....	2
II. POWAŻNIEJSZE INWESTYCJE.....	3
Przedłużenie bulwarów za most Zwierzyniecki.....	3
Schody z mostów na bulwary.....	3
III. ODNIESIENIE SIĘ do KONCEPCJI z lutego 2021r Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.....	3
1. Współczesne potrzeby.....	3
2. Koszty a historyczność, stylowość.....	3
3. Inwalidzi, to też dzieci oraz niewidomi.....	4
4. Hierarchia ważności.....	4
a). Rozdzielenie ruchu pieszego od rowerowego.....	4
b). Szalety miejskie - wstydliva sprawa Krakowa.....	4
c). Inne (pod mostami).....	4
-----.....	4
5. Beton i sztuczność wobec natury.....	4
6. Przestrzeń.....	5
7. "Please walk on the grass".....	5
8. Eksperyment.....	5
IV. SZCZEGÓŁY.....	5
1). Brawo. Koniec z szambiarzami pod Wawelem.....	5
2). Szalety miejskie c.d., oraz kawiarenka.....	6
3). Co z inwalidami c.d. ?.....	6
4). Dolne zwężenie pod Wawelem.....	6
5). Zabezpieczenia.....	6
6). Rowerzyści potrafią ostro jechać przez tłum.....	7
7). Ławeczki.....	7
8). Alejki.....	7
9). Nawierzchnie.....	7
10). Inne (poidelka, bruk, nie przewidujemy wycinki drzew).....	8
11). Konsultacje na niby.....	8
V. WYPOWIEDŹ ZM O REWITALIZACJI BULWARÓW I MÓJ KOMENTARZ.....	9

I. UWARUNKOWANIA

Przez Bulwary wiślane rozumiem tutaj ich zabytkowy i prestiżowy odcinek, pomiędzy Norbertankami z Rudawą, a mostem kolejowym znajdującym się poniżej mostu Powstańców Śląskich - czyli prawie cały etap I. To było na brzegu lewym, a na prawym, odcinek pomiędzy mostem Dębnickim a Grunwaldzkim z Mangghą. Ten ostatni dlatego, że oglądany jest z Wawelu przez miliony zwiedzających.

1. Funkcja historyczno-architektoniczna

Bulwary Wiślane z 1907-1912r są wybitnym przykładem sztuki inżynierskiej, zharmonizowanym z układem urbanistycznym i wystrojem architektonicznym Krakowa. Forma ochrony: rejestr zabytków.

Stylowe zewnętrzne mury mają okładzinę z ciosowego kamienia (z chrzanowskich łomów dolomitowych), a płytę kordonową z szarego śląskiego granitu. Mur podzieliły wystające przed lico murów pilastry, które, podobnie jak lico murów zewnętrznych, silnie boniowano. W linii górnych murów znajdują się murowane schody terenowe dla pieszych oraz brukowane pochylnie do komunikacji kołowej. Zadbano także o estetykę, projekt ujednoczenia wizualnego bulwarów powierzając pochodzącemu ze Lwowa architektowi Janowi Perosiowi. Ostatecznie zakończenie regulacji Wisły na odcinku miejskim zakończono w 1955r. (zabytek.pl)

2. Funkcje rekreacyjno-wypoczynkowa, towarzyska oraz tranzytowa

Nabrzeże Wisły wraz z przyległymi fragmentami wałów Rudawy, a także Wilgi, wtórnie uzyskały funkcję i status obszarów parkowych, stanowiąc obecnie popularne miejsce rekreacyjno-wypoczynkowe dla krakowian i turystów. To swoisty, zielony salon Krakowa.

Nabrzeża stały się też drogą dla transportu rowerowego.

Bulwary są nadal troszkę dzikie i ludyczne. Ci opalający się na kocach w ładny dzień. Żeby całkowite ich zagospodarowanie nie zgubiło tego uroku.

3. Limity

Bulwary mają ograniczoną pojemność, przestrzeń do oddechu.

4. Konkurs architektoniczny

Przebudowa Bulwarów Wiślanych była jednym z kluczowych elementów programu wyborczego Jacka Majchrowskiego w ostatnich wyborach prezydenckich. Projekt „Wisła łączy” obejmował nie tylko nowe zagospodarowanie terenu nad Wisłą, ale także połączenie go z terenami nad mniejszymi rzekami – Rudawą, Wilgą, Prądnikiem-Białuchą czy Dłubnią.

Bulwary Wiślane pełnią rolę wizytówki Krakowa, jak i Polski. A skoro to nasz taki wielki klejnot, to nie można go oddawać rutynowej maszynie urzędników. Trzeba, żeby powstało twórcze dzieło wysokiej jakości. **Bulwary nie mogą być powieleniem banalnych, szablonowych rozwiązań z parków osiedlowych.**

Toteż trzeba ogłosić konkurs architektoniczny. Dla nowopowstającego parku przy Karmelickiej ogłoszono takowy, a dla Bulwarów - nie. A jak ma się wydawać w tym miejscu olbrzymie pieniądze 40 mln zł, to lepiej wydać nawet i 60 mln na COŚ Z WYRAZEM. Przy czym to coś wcale nie musi kosztować więcej, talent jest zarazem bezcenny jak i bezpłatny. Natomiast Magistrat niech skrupulatnie weryfikuje funkcjonalność, która architektom umyka z pola widzenia.

II. POWAŻNIEJSZE INWESTYCJE

Dwa bulwarowe, ważne i bardzo pożyteczne zadania.

Przedłużenie bulwarów za most Zwierzyniecki

Z istniejących bulwarów da się bezpiecznie korzystać, choć potrzebują odnowienia czy wzbogacenia. Natomiast nie da się przedrzeć od Rudawy dalej za Norbertankami do mostu Zwierzynieckiego i jeszcze wyżej Wisły do otwartych wałów. Obecnie mamy objazd przez bardzo ruchliwą ul. Księcia Józefa, jest wąsko, niebezpiecznie.

Więc nr 1 w priorytetach to przedłużenie bulwarów od Rudawy do Wioślarskiej.

Schody z mostów na bulwary

Wielka chluba Miasta, mosty Kotlarski i Zwierzyniecki, nie mają schodów na bulwary, a tylko długie obejścia wzdłuż pętli jezdni. Aż się prosi dorównać dawniejszej jakości i dorobić schody.

III. ODNIESIENIE SIĘ DO KONCEPCJI z lutego 2021r Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie "ZAGOSPODAROWANIE BULWARÓW WIŚLANYCH, I ETAP od SALWATORA po MOST KOTLARSKI", planowane na 2023r

1. Współczesne potrzeby

Bulwary mają być dostosowane do potrzeb współczesnych mieszkańców, ale **ZZM, dalej też Zieleń**, nie sprecyzował, jakie to są te potrzeby (prezentacja na spotkaniu online 2021-II-09 - I etap, slajd 13). Z tejsze prezentacji indukuję, że współczesność domaga się:

- sportów biegowo-rowerowych, zamiast strzeleckich sprzed stu lat,
- wielkiej ilości miejsc siedzących, co nie było potrzebne wiek temu,

a także:

- zieleni już nie jest tak potrzebna jak jeszcze była sto lat temu, toteż w Koncepcji zmniejsza się powierzchnię biologicznie czynną. Za każdym razem, mniej czy więcej, dyr. Kempf pomniejsza trawniki,
- współcześnie nie są już aż tak potrzebne szałoty, jak były potrzebne sto lat temu.

2. Koszty a historyczność, stylowość

ZZM nie przewiduje renowacji czy wykonania jakichkolwiek stylowych elementów. Z prezentacji widzę, że historyczne schody czeka demolka, a nie naprawa. Zieleń uwzględnia prestiż, ale nie historię. A choćby słupki w chodnikach na Starym Mieście są stylowe. Skąd więc się bierze ta astronomiczna stawka 2,5 mln zł/ha Bulwarów ? Na koszty ma też wpływ **gospodarność**.

Ponadto w tym centralnym miejscu bulwarów jestem zwolennikiem ograniczonej ingerencji i wolałbym **odnowę niż zagospodarowanie**.

3. Inwalidzi, to też dzieci oraz niewidomi

Chyba się zgodzimy, że kwestia niewidomych jest daleko bardziej ważna od mobilności w damskich szpilkach. Prowadnice do białej laski niewidomych, plac zabaw dla dzieci niepełnosprawnych, Więcej w Szczegółach.

4. Hierarchia ważności

a). Rozdzielenie ruchu pieszego od rowerowego

Rowery to **przekleństwo** dla pieszych i na odwrót. To jest główny problem funkcjonalny bulwarów. Ale dla ZZM **ławeczki** są najważniejsze. Przy Rudawie, Zieleń nie tylko nie rozdziela rowerów od pieszych, ale wręcz przeciwnie, jeszcze pogarsza istniejący chaos. Chce wstawić ławki w zbiorczą alejkę, przy Wiśle, gdzie ich nigdy nie było (zdj. 1a,1b).

Można więcej nic nie robić, a tylko rozdzielić rowerzystów od pieszych - to jest kardynalne zadanie. A na Salwatorze dogodne miejsca na ławki, od zawsze, są pod murem przy górnej alejce. A barierka przy Wiśle jest potrzebna.

b). Szalety miejskie - wstydliva sprawa Krakowa

Kiedyż to ostatni raz Miasto porwało się na budowę szaletu miejskiego ? Mamy 12-15 mln turystów rocznie oraz licznych krakowian. Hotelarze, restauratorzy, domy erotyczne, inwestorzy biznesowi i mieszkaniowi, wszyscy oni ciągną wielkie zyski z rangi Królewskiego Krakowa, a Miasta nie stać na szalety.

Szalety! Ze stałą obsługą pilnującą czystości i porządku, z bieżącą ciepłą wodą, z miejscem do przewinięcia niemowlaka (jak i gdzie rodzic ma wtedy zostawić wózek?) czy awaryjnego przebrania się. Więcej, dogodnie dostosowany dla inwalidów (a nie dopust boży), oraz czynny dłużej niż do 18-ej. Za opłatą, żeby bezdomni nie zainstalowali się. Ciekawe, są pieniądze na ochroniarzy, ale na ochroniarza-szaletową nie ma.

c). Inne (pod mostami)

ZZM drobiazgowo zajmuje się gajem owocowym, który może być, a równie dobrze może go nie być. Natomiast zupełnie pomija np. kwestię miejskich urynałów pod mostami.

5. Beton i sztuczność wobec natury

Ogólnie, w hierarchii ważności dla ZZM beton jest ważniejszy niż zieleń, czego dowodzi barbarzyńska wycinka drzew na Zakrzówku, bo tak pójdą alejki, czy powstrzymany przez wielkie protesty, zamach na łąki nowohuckie koło NCK. Ponadto sztuczność. Istniejącą przyrodę zastępują się sztucznymi łąkami kwiatnymi, "wspaniałymi" w opinii dyr. Kempfa. Napawa mnie to dużym niepokojem.

6. Przestrzeń

Łąka czy las? Dodrzewienie owszem, jest więcej zieleni, choć mniej przestrzeni. Ogólnie, jestem zwolennikiem dużych drzew w sporych odstępach, a nie szpaleru niskich, zamykających przestrzeń. Byliny niestety zabierają obszar użytkowy. Natomiast trawa tworzy jednocześnie zieleni i obszar użytkowy, jest absolutnie uniwersalna.

Ławki i stoliki mają być upchane w każde dotąd wolne miejsce. Przestrzeń się kurczy i zupełnie nie będzie już gdzie postać, pokręcić się. Mam wrażenie **przeladowania**. A przy Rudawie, to ławki mają nawet zagradzać dostęp do Wisły (zob.4a.Rozdzielenie ruchu). W tak ciasnym miejscu. Wzywam do **umiaru i harmonii**.

7. "Please walk on the grass"

W parkach angielskich spotykamy ten napis i chodzi się tam jak po dywanie. Alejki są dla rowerów. Niemniej to jest nie trawka, ale TRAWA. Wiadomo, gdzie tłumy to pewnie i TRAWY nie da się utrzymać. Czy zamiast obłędu robienia alejek, w Krakowie kiedykolwiek pojawi się: "Proszę chodzić po trawie"?

Koniecznym jest nadmienić, że ani w prezentacji ani w wypowiedziach Zieleni ani razu nie ma mowy o trawie. Zdarcie gliny, nawiezenie ziemi, darniowanie - to są kwestie poza zainteresowaniem ZZM. Natomiast co dobre, to pod hamakami rośnie trawa - piękne z pożytecznym. I szczęśliwie dyr. Pawlik odrzucił sugestię stacjonarnych leżaków - to są wielkie landary, blokujące też przechodzenie

Przy okazji, co jest zielenią? Bo nie jest nią żwirek, choćby piękny, kora drzew, deskowanie, a w ogóle nie są nią ohydne czarne płachty. Planowany przez dyr. Pawlika przyrost betonu to też nie zieleni, choćby to były alejki mineralne.

8. Eksperyment

Koncepcja ZZM stanowi pewien eksperyment i zaczyna się go od najbardziej newralgicznej części bulwarów. Czy nie byłoby rozsądnie wypróbować zagospodarowanie w mniej reprezentacyjnym i zdecydowanie mniej kosztownym miejscu?

Co by nie było, niechże Zieleni przed swoją siedzibą eksperymentalnie już teraz zrobi alejkę bulwarową, do testowania. Też pilotażowo, krótki odcinek na bulwarach, gdzie duży ruch.

IV. SZCZEGÓŁY

1). Brawo. Koniec z szambiarłkami pod Wawelem.

Wreszcie pełne i właściwe rozwiązanie problemu. Kanalizacja i woda oraz prąd doprowadzone do wszystkich pali cumowniczych. Przy tym może **pół-martwa Wisła trochę się ożywi**.

2). Szalety miejskie c.d., oraz kawiarenka

Wszyscy, łącznie z Radą Dzielnicy Stare Miasto, że potrzebny jest takowy we wnękach murów (naprzeciw hotelu Forum), które aż proszą się o to (zdj. 2). Byłby to zresztą jedyny szalet na dolnych bulwarach. A przecież i tak będą prowadzone prace kanalizacyjne do barek.

Dyr. Pawlik wyjaśnia, że są trzy szalety w okolicach Wawelu. Właśnie, w okolicach Wawelu. I że w przyszłości może powstanie jeden niedaleko, przy placu zabaw ul. Wietora. Ależ proszę bardzo. Ale porównać tłumy, które się przewijają przez Bulwary, z ilością korzystających z lokalnego placu zabaw! Wygląda, że dyr. Pawlik stawia na toi-toie.

Od zawsze szalety są wstydliwie skrywane. Więc przeciwnie, choć może nie aż tak potężnie, jak to robi McDonald, niechże nad szaletem sterczy nie niziutko, ale w miarę wysoko, widoczny z okolicy duży szyld. Stylowy, zaprojektowany przez plastyka. Ponadto, na bulwarach stylowe strzałki na wysokości toalet. A oprócz tego, na bulwarach regulamin parku, wraz z mapką z ich przebiegiem, lokalizacją schodów oraz właśnie szaletów.

Duże wzbogacenie, wnętrza jednocześnie aż się proszą o stacjonarną **kawiarenkę**. Gdzież tu to zagospodarowanie? Wawel ma, a Bulwary nie mogą mieć gastronomii ?

Dla odciążenia uwagi, prez. Majchrowski proponuje hamaki.

3). Co z inwalidami c.d. ?

Chodzi nie tylko o wózki czy łokciówki, ale o niewidomych. **Prowadnice do białej laski** niewidomego, to u nas spotyka się raczej tylko na peronach kolejowych. Natomiast w Grecji widziałem wzdłuż całych ulic (zdj. 3a,3b). Dalej, jak zrobić dogodne dojścia dla nich - Zakład na Tynieckiej na pewno doradzi. Nie mówiąc o tym, żeby Bulwary jeszcze certyfikować jako przyjazne dla niewidomych.

Plac zabaw dla dzieci niepełnosprawnych - Kraków nie ma ani jednego. Owszem, niech będą hamaki i fanfary, ale wcześniej coś dla dzieci niepełnosprawnych.

Poręcze do schodów. Schody wymagają poręczy, tak też stanowi prawo budowlane.

4). Dolne zwężenie pod Wawelem

Dolna alejka pod Wawelem bardzo się zwęża, a rowerzyści chcą tamtędy jeździć. Proponuję poszerzyć ją przez zbudowanie pływającego pomostu, z rozdzieleniem pieszych i rowerów, z drewna czy ze stali ryflowanej - może to być wzbogacające.

5). Zabezpieczenia

Zawsze mnie zastanawiał brak zabezpieczeń przed wpadnięciem do Wisły, jak i bardzo nieliczne schodki, aby się z niej wydostać. Na murkach oporowych wychodzących z wody nie ma poręczy, żeby się uchwycić w razie wpadnięcia. Nikt nie wpada?

6). Rowerzyści potrafią ostro jechać przez tłum

Jasne, trzeba skutecznie i bezpiecznie oddzielić ścieżkę rowerową od pieszej. Lamp nie ustawiać przy rowerowej, bo zawadzają o kierownicę (jak na Mogilskiej k/ Policji). Niektórzy rowerzyści nawet mając ścieżkę rowerową, zwłaszcza gdy tam będzie tłoczno, oczywiście pojedą pieszą. Toteż na pieszej alejce potrzebne są, okresowo, **zapory dla rowerzystów**, przy czym łatwe do przebycia przez wózki oraz niewidomych.

Potrzebne są **szyny** - ceowniki dla sprowadzania roweru wzdłuż schodów. Także, stanowiska napraw oraz nie kolidujące stojaki. Obecnie rowery opierane są o ławki blokując je.

Nie robić ósemek z obu ścieżek, tzn. co chwila się przecinają, bo wiadomo, rowerzysta nie pojedzie wygibasem, tylko na wprost, a dla pieszych to uciążliwość. A na koniecznych skrzyżowaniach zrobić przejścia dla pieszych oraz zwolnienia dla rowerzystów. Gdzie jest miejsce, zrobić łagodne zakole dla rowerzystów, a na wprost jako przeszkodę niski kopczyk z ziemi, a na nim krzaczek. Bowiem rowerzyści potrafią ostro jechać przez tłum, wprost niebezpiecznie oraz praktycznie zawsze wymuszają pierwszeństwo.

Na bulwarach wprowadzić zakaz jakichkolwiek napędzanych urządzeń dla przewozu ludzi. Bo po wprowadzeniu udogodnień, władują się kurierzy rowerowi i w swej masie elektroholuje i zrobi się ruchliwa **autostrada**. Więc wyraźne nie dla większego ruchu tranzytowego pod Wawelem. Natomiast dopuszczam do tranzytu drugą stronę **dębnicką**, która jest znacznie szersza, ale tamże **nie dolną** alejkę przy Wiśle.

7). Ławeczki

Zamiast poszerzenia alejek, proponuję zatoczki dla ławek. Od ławeczek wystają nie tylko nogi dorosłych, ale i rowery, wózki, jak i co chwila podbiegają dzieciaki - trzeba to uwzględnić. Ponadto część ławek można postawić pod murem nagrzewającym się od słońca, a tam pod stopami siedzących ażurowe maty na trawie. Ławki też ażurowe, żeby **pod nimi** dała radę rosnąć **trawka**.

W pewnym odstępnie od ławek, żeby nie cuchnęło pod nosem, śmietnik, na słupku, żeby pod nim rosła trawa i tak, żeby nie sterczał w alejkę.

8). Alejki

Obciąć zbędną szerokość. Np. od Skałki do ul. Rybaki na górze, przy murze idzie dość szeroki i mniej uczęszczany górny asfalt, który to obtacza rosłe drzewa. Przecież w linii drzew i tak iść się nie da. Do tego mamy tam jeszcze drugą alejkę za trawnikiem, przy wylotach Piekarskiej i Skawińskiej (zdj. 4). A tu mania betonowania Zieleni Miejskiej chce obtoczyć drzewa minerałem. Przeciwnie, zwęzić górny bulwar przed linię drzew, a między nimi wysiać trawkę i postawić ażurowe ławeczki.

9). Nawierzchnie

Nawierzchnie komponujące się z historycznymi murami. Mogą być i ciemne, bo trawa i Wisła chłodzą.

Obiecanki cacanki. W trakcie spotkania online w dniu 9 lutego 2021r, przychylnono się do trzech drobniejszych postulatów:

- cień dla szachistów od dosadzanych drzew
- żywopłot pomiędzy alejkami pieszą i rowerową nie może przesłaniać widoczności zniwnacka wyskakującego dzieciaka czy psa
- zagospodarowania przestrzeni pod mostami, a najgorszej jest pod Kotlarskim (to już nie taki drobny postulat)..

Natomiast kategorycznie odmówiono podstawowego:

- szaletu we wnękach muru na wysokości Skałki, naprzecie Forum, o czym wcześniej była mowa.

Wygląda, że ZZM jest głęboko okopany na swoich pozycjach, toteż wspomniany wcześniej konkurs architektoniczny stanowi tego obejście.

V. WYPOWIEDŹ ZZM O REWITALIZACJI BULWARÓW I MÓJ KOMENTARZ

Za "Dziennik Polski" Region > Kraków > Bulwary wiślane zostaną zmodernizowane.

Piotr Tymczak 22 stycznia 2021r (mój dostęp 2021-II-18)

dziennikpolski24.pl/krakow-bulwary-wislane-zostana-zmodernizowane-wczesniej-mieszkanicy-wyraza-swoja-opinie-w-sprawie-zagospodarowania-tego-terenu/ar/c1-15404284

"Projekt budowlany będzie możliwy do realizacji dopiero po uchwaleniu nowego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru, gdyż obecnie obowiązujący uniemożliwia rewitalizację bulwarów ze względu na bardzo wysoki wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej - nawet obecne zagospodarowanie nie mieści się w dopuszczalnej granicy.

Niestety projekt nowego miejscowego planu zagospodarowania dla bulwarów został odrzucony przez małopolskiego wojewódzkiego konserwatora zabytków, w związku z czym termin przystąpienia do projektu budowlanego został odsunięty w czasie. Obecnie planujemy przeprowadzić konsultacje społeczne dotyczące zagospodarowania terenu bulwarów wiślanych

- Projekt „Wisła łączy” zakłada także poprawę funkcjonalności, bezpieczeństwa i estetyki obecnego zagospodarowania brzegów Wisły poprzez: rozdzielenie ruchu pieszego od rowerowego dzięki wprowadzeniu dodatkowego pasa zieleni, stworzenie nowych miejsc wypoczynku z widokiem na Wisłę oraz zastosowanie wysokiej jakości materiałów podkreślających prestiż tego wyjątkowego miejsca. Przyległe do bulwarów skwery również zostaną poddane analizie i uwzględnione w koncepcji zagospodarowania tworząc z bulwarami spójną i integralną całość

W planach prezentowano m.in. stworzenie tras pieszo-rowerowych oraz kajakowych wzdłuż Rudawy, Wilgi, Prądnika, Białuchy i Dłubni. Ciągłość ma zostać zapewniona też poprzez budowę kilku kładek oraz przystani. Co 500 metrów powstałyby kameralne miejsca do wypoczynku w otoczeniu dzikiej przyrody.- dodaje Katarzyna Przyjemaska-Grzesik.z Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie."

	<p>Moje obawy znalazły tutaj pełne potwierdzenie. ZMZ: "<i>miejscowy plan (...) obecnie obowiązujący uniemożliwia rewitalizację bulwarów ze względu na bardzo wysoki wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej</i>". W.M. Dyr. Kempf konsekwentnie realizuje swoją żelazną zasadę: więcej betonu, mniej zieleni. Więc przeciwnie, zrywać asfalt gdzie się da i obsiewać trawą, np. asfaltowy placyk na górnym bulwarze między mostami Piłsudzkiego a Bernatką.</p> <p>ZMZ: "<i>Niestety projekt nowego miejscowego planu (...) odrzucony przez małopolskiego wojewódzkiego konserwatora zabytków.</i>" W.M. Chwała dla konserwatora zabytków, opamiętanie dla Zarządu Zieleni.</p> <p>ZMZ: "<i>dziękuję przyrody</i>" W.M. Swój do stosunek do dzikiej przyrody ZMZ odsłonił przez zrównanie z ziemią wszelkiej dzikiej zieleni w jarze Wilgi. Dyr. Kempf zdecydowanie preferuje płaską, sztapową i kiczowatą sztuczną zieleń od przepięknej i bogatej natury.</p> <p>ZMZ: "<i>konsultacje społeczne</i>" W.M. Pytanie, czy i jak reprezentatywne są konsultacje? Zgłoszone opinie mogą być bardzo trafne, albo mogą wyrażać tylko czyjeś partykularne interesy, sprzeczne z ogólnospołecznym. Mamy też jak zwykle milcząca większość, w szczególności ci najślabi, zagłuszani: starsi i niepełnosprawni. Na to wszystko dyr. Kempf jak i cały Magistrat podpierają się tym, co im pasuje, a w pozostałych kwestiach robią swoje. Lub robią rzeczy nie wspomniane na konsultacjach. Zarówno lekceważenie postulatów mieszkańców, jak i też uszczęśliwianie ich na siłę. Nikt ich nie prosił, a tu zbyteczne szczegóły czy inwestycje. Tylko wtedy, gdy jest ostry protest, ustąpią. Magistrat jest zwykle głuchy na wołanie krakowian.</p> <p>Na koniec mam pytanie, kiedy był wylewany obecny asfalt na alejkach pod Wawelem, jak długo on przetrwał ?</p>
	<p>Odpowiedź ZMZ: Projekt koncepcyjny stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji dotyczy zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie. Przez I etap należy rozumieć zakres obszaru od ujścia rzeki Rudawy do Mostu Kotlarskiego – strona północna (Bulwar Rodła, Bulwar Czerwieński, Bulwar Inflancki, Bulwar Kurlandzki, odcinek od ul. Hieronima Wietora do ul. Mostowej, a także odcinek od Mostu Powstańców Śląskich do Alei Ignacego Daszyńskiego). Przebudowa mostów nie znajduje się w zakresie przedmiotowego projektu koncepcyjnego. Niemniej jednak uwaga zostanie poddana analizie na etapie projektu budowlanego. Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza. Projekt koncepcyjny uwzględnia wykonanie dodatkowych nowych nasadzeń drzew liściastych w ilości 435 sztuk. Będą to gatunki drzew, które występują na terenie bulwarów oraz gatunki drzew rodzimych. W projekcie zostanie uwzględniona dodatkowa toaleta publiczna na terenie Bulwaru Kurlandzkiego w sąsiedztwie Mostu Kotlarskiego. Na prośbę mieszkańców planuje się wprowadzenie w przestrzeni pod Mostem Kotlarskim oraz Mostem Grunwaldzkim urządzeń dla sportów rolkowych. Natomiast przestrzeń pod mostem Powstańców Śląskich planuje się wyposażyć w obiekty małej architektury umożliwiających trening kalisteniczny. Wnęki zostaną udostępnione w obecnym sezonie letnim w trybie przetargowym. Cel jaki może tam być obecnie realizowany to usługi wzbogacające ofertę Parku Bulwary Wisły. W związku z powyższym rozstrzygnięcie przetargu będzie wyznaczało kierunek dalszego postępowania z</p>

niszami, tak aby wpisywały się one w rewitalizację Bulwarów Wiślanych. Zapisy planu „Bulwary Wisły” zakazują lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych: Dla zapewnienia ładu przestrzennego, jego ochrony i kształtowania ustala się: zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem tymczasowych obiektów usługowo-handlowych towarzyszących odbywającym się imprezom masowym – na czas ich trwania. Ponadto w ramach przeznaczenia terenu WS.2 w katalogu obiektów dopuszczonych nie znalazł się pomost.

W bezpośrednim zbliżeniu ciągu pieszego do brzegu rzeki Wisły zaprojektowano barierki.

Uwaga dot. montażu szyn do istniejących schodów będzie analizowana na etapie projektu budowlanego.

Projekt zakłada wykorzystanie materiałów naturalnych, wylewanych nawierzchni z kruszywem eksponowanym oraz płyty kamienne bezfazowe.

37.

1. Z uwagi na duży ruch, częste interwencje służb technicznych oraz bardzo niską częstotliwość remontów wnoszę o zastosowanie konstrukcji wzmocnionej drogi dla rowerów tj. warstwy wiążącej min. 5 cm i warstwy ścieralnej min. 3 cm wykonanej z masy asfaltowej. Rozwiązanie to zdecydowanie ułatwi wszystkie prace remontowe, które mogą być wykonywane sprawdzoną metodą nakładkową. Zarówno koszt i problemy z uzgodnieniami napraw będą zdecydowanie mniejsze niż obecnie.

2. Przy projektowaniu obowiązkiem jest stosowanie się do ZARZĄDZENIA Nr 3113/2018 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA z dnia 15.11.2018 r. W sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”

2.1. infrastruktura rowerowa nie może wymagać od rowerzysty nadmiernego wydatku energetycznego. To oznacza minimalizację różnic wysokości i pochyłeń podłużnych, (pkt 2, str 4)

Koncepcja nie spełnia tego założenia w pobliżu wzgórza Wawelskiego.

2.2. minimalizacja liczby punktów kolizji rowerzysta/samochód i rowerzysta/pieszy, (pkt 2, str 4)

Projekt nie spełnia tego założenia w pobliżu wzgórza Wawelskiego. Wprowadzanie DDR na taras widokowy z atrakcjami po obu stronach i dużą ilością dzieci jest bardzo niebezpieczne. Będzie prowadziło do niezliczonej ilości konfliktów oraz częstych zdarzeń drogowych (najeżdżania, potrącenia a nawet bójki)

2.3. Na omawianym odcinku znajduje się największa i najbardziej oblegana trasa turystyczna małopolski - Wiślana Trasa Rowerowa oraz trasa główna numer 2.

Trasy główne muszą spełniać następujące wymagania:

- współczynnik wydłużenia nie powinien przekraczać 1,3 (130 procent);
- wskaźnik opóźnienia nie powinien przekraczać 20 sekund na kilometr trasy;
- przepustowość projektowa (maksymalna) powinna wynosić co najmniej 1000 rowerzystów na godzinę dla obu kierunków;
- prędkość projektowa odcinków dedykowanych nie może być niższa niż 30 km/godz.

(pkt 3, str 6)

2.4. Drogi dla rowerów prowadząc 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.

Promienie poziomych łuków dobrać dla prędkości projektowej 40 km/h to jest

co najmniej 25 m, a odległość widoczności powinna wynosić ponad 85 m. (punkt 6.3, str 40)

3. Z uwagi na olbrzymi weekendowy ruch turystyczny, wymieszanie różnego rodzaju użytkowników (cargo, z przyczepkami, małoletnich, szosowych, sakwiarzy, początkujących i zaawansowanych) należy zwiększyć aktualną szerokość DDR z 2,5 m do 3,5 metrów na całej długości.

4. Na całości DDR zastosować linie segregacyjne i krawędziowe.

5. Rozdzielenie ciągów pieszego i rowerowego można przetestować przed wdrożeniem. Wnoszę o próbne rozdzielenie w okresie letnim w roku 2021 lub 2022 a następnie weryfikację odczuć użytkowników.

6. Wnoszę o rozszerzenie remontu górnej części Bulwarów przy zjazdach przy kładce ojca Bernatka aż do samej kładki. Nawierzchnia przy kładce jest wyjątkowo paskudna i powoduje liczne wywrotki gdy jest ślisko (znaczne opady, oblodzenia) Do tego przydałoby się poprawić geometrię skrzyżowania z ulicą Podgóorską i Mostową.

7. Nie stosować nie sprawdzonych albo wręcz szkodliwych rozwiązań z innych miast. Szpilkostrady i zmiany nawierzchni DDR w miejscach skrzyżowań z ruchem pieszych nie są rozwiązaniem działającym a powodują dużo problemów. Należy trzymać się naszych, sprawdzonych, krakowskich standardów.

Dodatkowo należy wspomnieć o wytycznych WR-D-63 autorstwa Ministerstwa Infrastruktury. Punkt 9.5.2:

“Podstawowym typem nawierzchni do stosowania na nawierzchniach dróg dla pieszych powinna być nawierzchnia z płyt chodnikowych, betonowej kostki brukowej lub nawierzchnia asfaltowa. Nawierzchnię z kostki kamiennej należy stosować jedynie w sytuacjach, w których jest to wymagane przez uregulowania konserwatorskie (np.w obszarach zabytkowych). W takim przypadku należy mimo wszystko dążyć do zastosowania nawierzchni o większym komforcie dla pieszych z elementów wielkoformatowych, np. płyt ciętych z kamienia naturalnego”

oraz WR-D-63 Punkt 9.5.3

“Podstawowym typem nawierzchni do stosowania na nawierzchniach dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów powinna być nawierzchnia asfaltowa. Nie dopuszcza się w obszarze nawierzchni przeznaczonych do ruchu rowerów nawierzchni z kostki betonowej lub kamiennej. w razie potrzeby w obszarach zabytkowych należy stosować nawierzchnie z elementów wielkoformatowych, np. płyt ciętych z kamienia naturalnego.”

8. Dodatkowo należy zadbać o dostosowanie powiązań dolnej i górnej części Bulwarów. Ich aktualna ilość jest niewystarczająca (zwłaszcza po prawej stronie Wisły) oraz często nie spełniają one wymagań - zwłaszcza w zakresie maksymalnego nachylenia. Szczególnie należy przyjrzeć się podjazdowi na Most Grunwaldzki. Aktualnie istniejące rozwiązanie jest niebezpieczne z powodu dużego nachylenia, małej szerokości oraz braku widoczności.

9. Zadbać o miejsca postoju rowerów.

10. Z koncepcji wyłączyć okolice mostu Kotlarskiego. W tym rejonie konieczna jest znaczna przebudowa dostosowująca podjazdy z Bulwarów na most. Zarząd Transportu Publicznego określił ten rejon jako jeden z kluczowych do przebudowy do roku 2025.

11. Zadbać o wystarczającą dostępność toalet.

Odpowiedź ZZM:

Ad. 1. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.

- Ad. 2. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 3. Uwaga została ponownie poddana analizie oraz uwzględniona w ramach zmian wprowadzanych do projektu koncepcyjnego. Wstępna analiza wykazała, że istnieje możliwość poszerzenia DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego.
- Ad. 4. W projekcie zastosowano pas separacyjny z zieleni lub pas z kostki kamiennej w celu rozdzielenia ciągu pieszego od ciągu rowerowego.
- Ad. 5. Nie ma możliwości tymczasowego utwardzenia terenu Bulwarów Wiślanych.
- Ad. 6. Projekt przewiduje remont „górných” bulwarów. Zagospodarowanie kładki nie jest objęte zakresem przedmiotowego projektu.
- Ad. 7. Nawierzchnia zostanie dostosowana do potrzeb związanych z obsługą ruchu rowerowego. W odniesieniu do istniejących zjazdów wykonanych z kostki kamiennej - opinia konserwatorska wydana dla zadania zgłoszonego w ramach Budżetu Obywatelskiego wskazuje na konieczność zachowania istniejącego materiału podczas remontu przedmiotowych zjazdów. Mając na uwadze powyższe przedstawiony projekt stanowi kompromis pomiędzy potrzebami mieszkańców a wytycznymi konserwatorskimi. Jednakże, z uwagi na liczne uwagi ze strony mieszkańców, zaprojektowany ciąg „gładkiej” nawierzchni zostanie przekształcony w dwa pasy o szerokości 1,9 m każdy - rozdzielony pasem z kostki kamiennej. Należy mieć na względzie, iż ostateczny sposób zagospodarowania będzie uwarunkowany uzgodnieniami i pozwoleniami stosownych służb.
- Ad. 8. Uwaga zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 9. W przejściach pomiędzy ciągiem rowerowym a pieszym zlokalizowane zostały strefy rowerowe z przeznaczeniem pod stojaki oraz stacje serwisowe dla rowerów.
- Ad. 10. Uwaga dotycząca przebudowy przy Moście Kotlarskim zostanie uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
- Ad. 11. W projekcie zostanie uwzględniona dodatkowa toaleta publiczna na terenie Bulwaru Kurlandzkiego w sąsiedztwie Mostu Kotlarskiego.

38.

*Projekt jest niezgodny z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Niezbędne wprowadzenie korekt:
Powierzchnia terenu biologicznie czynnego nie mniejsza niż określona w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Zakaz likwidacji istniejącej powierzchni biologicznie czynnej (w tym jej „przesuwania”) Zakaz ingerencji (w tym instalacji małej architektury) w strefie ochrony drzew. . Zgodnie z rekomendacjami Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu Strefa ochrony drzewa (SOD) jest obszarem wokół drzewa w obrębie którego ochronie podlega całe drzewo (system korzeniowy, pień i korona) oraz jego siedlisko. Zasięg SOD obejmuje:- strefę rzutu korony plus 1,5 m - w przypadku drzew o naturalnym pokroju lub- strefę rzutu korony plus 3 m - w przypadku drzew cennych o naturalnym pokroju Nasadzenia gatunków charakterystycznych dla zbiorowisk łągowych w celu ograniczenia zanieczyszczenia światłem należy: - zrezygnować ze światła skierowanego ku górze, - ograniczyć wysokość, obszar oraz czas oświetlenia do niezbędnego minimum. - latarnie niskie, ze światłem skierowanym w dół, o minimalnym natężeniu.- Rezygnacja z oświetlenia LED i MH. Natężenie zanieczyszczenia światłem jest silnie uzależnione od charakterystyki widmowej lamp, przy czym bardziej przyjazne dla środowiska lampy są niskoprężne sodowe, a następnie sodowe wysokociśnieniowe. Najbardziej zanieczyszczają lampy o silnej niebieskiej emisji, takie jak halogeny (MH) i białe diody LED (Falchi i in. 2011*

Odpowiedź ZZM:

Przedstawiony projekt koncepcyjny uwzględnia zapisy projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły II”. Projekt uwzględnia m.in. zapisy dotyczące zachowania wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej. Ponadto projekt koncepcyjny uwzględnia wykorzystanie istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej.

39.

W związku z zaproszeniem Prezydenta Miasta Krakowa do konsultacji składamy następujące uwagi i rekomendacje.

1. Opis sytuacji i diagnoza problemów

Bulwary Wisły, a szerzej - brzegi Wisły - stanowią podstawową wielofunkcyjną oś transportu rowerowego w Krakowie. Na długich odcinkach służą jako bezkolizyjna trasa dostępowa do centrum, obsługująca podróże obowiązkowe (tj. związane z pracą, nauką itp.). Całość służy także rekreacji rowerowej, turystyce oraz treningom kolarskim. Bulwary lewobrzeżne w centrum Krakowa są częścią głównej trasy rowerowej nr 2 oraz tras krajowych i regionalnych: Wiślanej Trasy Rowerowej, EuroVelo4 oraz EuroVelo11. W 2020 roku licznik ruchu rowerowego na Bulwarze Kurlandzkim zliczył 649588 rowerzystów, o 12% więcej niż w roku 2019. Jest to druga/trzecia najbardziej obciążona ruchem trasa rowerowa w Krakowie, z wyraźnym trendem wzrostowym. Średni dobowy ruch (w skali roku) w dni robocze wynosi 1734 rowery, a w dni wolne - 1895. Rekordowe zanotowane natężenie wyniosło 6611 rowerów na dobę. Ruch rowerowy na Bulwarach cechuje się stabilnością przez cały tydzień, natomiast ruch pieszy podlega silnym wahaniom (szczyt w pogodne weekendy).

Dotychczasowa eksploatacja Bulwarów na lewym brzegu wskazuje na prawidłową organizację ruchu (segregacja ruchu pieszych i rowerów) oraz wysoką dyscyplinę użytkowników (powszechne trzymanie się "swojej strony") - co również pokazuje slajd nr 15 w prezentacji Zarządu Zieleni Miejskiej (wyjaśnienie niżej). Sytuacja uwidoczniła na tym slajdzie jest jednak nietypowa - tak duży ruch pieszy występuje jedynie w pogodne weekendy, czyli poniżej 20% dni w skali roku. Konflikty (po przesunięciu ławek dalej na trawnik) są sporadyczne. Obecny podział przestrzeni (zieleniec - droga dla rowerów - droga dla pieszych - Wisła) jest prawidłowy.

Oczywiste problemy wymagające rozwiązania to: **1. fatalny stan nawierzchni; 2. zwężony odcinek pod Wawelem; 3. niedostateczne skomunikowanie górnego poziomu Bulwarów.** Z punktu widzenia ruchu rowerowego należy się skupić przede wszystkim na rozwiązaniu tych trzech zidentyfikowanych problemów.

2. Docelowe rozwiązania

Docelowo należy znacząco poprawić dostępność Bulwarów z górnego poziomu, tworząc nowe pochylnie łączące poziom górny z Bulwarem Czerwieńskim (proponowany przebieg pokazujemy na załączniku nr 1). Górny bieg pochylni powinien zaczynać się na lewobrzeżnym przyczółku mostu Dębnickiego i pod Wawelem, pochylenie nie powinno przekraczać 3,5%. Całkowicie przebudować należy dostęp w rejonie mostu Grunwaldzkiego - obecne zbyt strome pochylnie należy zastąpić nowymi, minimalizującymi pochylenie podłużne i zlikwidować schody, stanowiące zagrożenie dla ruchu (proponowany przebieg pokazujemy na załączniku nr 2).

Na Bulwarze Kurlandzkim należy przewidzieć miejsce na przyczółki kładki Grzegórzki - Zabłocie ("Liberatora") oraz planowany bezkolizyjny najazd rowerowy na most Kotlarski. Bezkolizyjny przyczółek mostu Kotlarskiego jest jednym z ważniejszych węzłów systemu tras rowerowych Krakowa i Małopolski. Należy zabezpieczyć miejsce na budowę w ciągu ul. Podgórskiej małych rond z jednym pasem ruchu, zastępujących obecne skrzyżowania zwykłe. Należy zlikwidować wszystkie trzy słupy wysokiego napięcia na Bulwarze Kurlandzkim między ul. Halicką i Kotlarską.

Należy zachować segregację ruchu pieszego i rowerowego (w formie istniejącej bądź z dodatkowym pasem zieleni niskiej). Segregacja musi zapewniać dobrą widoczność wzajemną, możliwość ewakuacji i dostęp do atrakcji na brzegu Wisły (barki, kluby,

restauracje, ławki, elementy architektury, trawniki). Droga dla rowerów z nawierzchni asfaltowej lub betonu cementowego (z uwagi na możliwe zalanie) o szerokości minimum 3 metrów powinna zostać oznakowana liniami krawężniowymi i linią segregacyjną w osi. Ruch pieszy przekraczający drogę dla rowerów winien być skanalizowany z wykorzystaniem wystarczająco szerokich przejść dla pieszych z widocznością min. 50 metrów.

Należy umożliwić ruch rowerów zarówno górnym (w czasie powodzi), jak i dolnym (trasa główna) ciągiem Bulwarów.

Wskazana jest przebudowa odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem (min. szerokość 3m część rowerowa + 2m część piesza, ale optymalna byłaby znacznie większa szerokość). Konieczne jest pozostawienie możliwości jazdy rowerem dolnym odcinkiem. Zmuszanie do jazdy górnym odcinkiem i zjazdu w dół jest niezgodne z zapisami Standardów, tj. z koniecznością minimalizacji wysiłku oraz braniem pod uwagę naturalnej tendencji rowerzystów do skracania drogi i unikania zmęczenia.

W dokumentacji przetargowej należy zapisać zgodność infrastruktury rowerowej z obowiązującymi Standardami Infrastruktury Rowerowej m. Krakowa, wprowadzonymi Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113 z 15 listopada 2018r.

W przypadku istotnych trudności związanych z uzgodnieniem proponowanych zmian lub wysokimi kosztami przebudowy, należy rozważyć pozostawienie obecnego przekroju i wykonanie remontu nawierzchni (rozwiązanie problemu nr 1), poszerzenia odcinka pod Wawelem (problem nr 2) oraz wykonanie najazdów (problem nr 3).

3. Szczegółowe uwagi do prezentacji Zarządu Zieleni Miejskiej

W uwagach poniżej odnosimy się do prezentacji Zarządu Zieleni Miejskiej, dostępnej pod adresem

https://zsm.krakow.pl/images/pliki/aktualnosci/miniatury/BW_konsultacje/BW_prezentacja.pdf (dostęp 20 lutego 2021).

- Slajd 33 (podział przestrzeni). Należy zwrócić uwagę na widoczność wzajemną - oddzielający pas zieleni nie może zasłaniać widoku na ewentualnie wbiegające dziecko lub nawet psa. Należy zapewnić dostęp rowerem do wszystkich celów zlokalizowanych w części pieszej, np. do ławek (berek, przystani itp; wskazuje na to slajd nr 12 - duża część osób korzystających rekreacyjnie z Bulwarów dostaje się tam rowerami). Wspomniana podczas spotkania konsultacyjnego "przerwa co 50 metrów" nie figuruje jako prawidłowa metoda zapewnienia spójności, należy zapisać "100% celów i źródeł dostępnych rowerem". Należy zapewnić stojaki rowerowe przy ławkach (rowerzyści weekendowi często nie mają zapięć do rowerów; normalnym i spodziewanym zachowaniem jest dojechanie do ławki i zaparkowanie roweru na widoku).

- Slajd 34 pokazuje niepoprawną, zbyt małą szerokość drogi dla rowerów, która przy istniejącej i spodziewanej charakterystyce ruchu (mieszany, czyli użytkowy, rekreacyjny, kolarski) i różnicowaniu wieku użytkowników będzie powodowała istotne konflikty. Zaproponowaną szerokość 2,5m uważamy za istotny błąd. Na wizualizacji zabrakło linii segregacyjnej oraz krawężniowych.

- Slajd 35 pokazuje fatalną brak widoczności (zieleni tej wysokości zasłoni dziecko) oraz nieprawdziwą (przy założonej szerokości 2,5m) możliwość jazdy obok siebie i jednoczesnego mijania. Standardem tras rekreacyjnych jest szerokość umożliwiająca jazdę obok siebie cały czas w celu konwersacji.

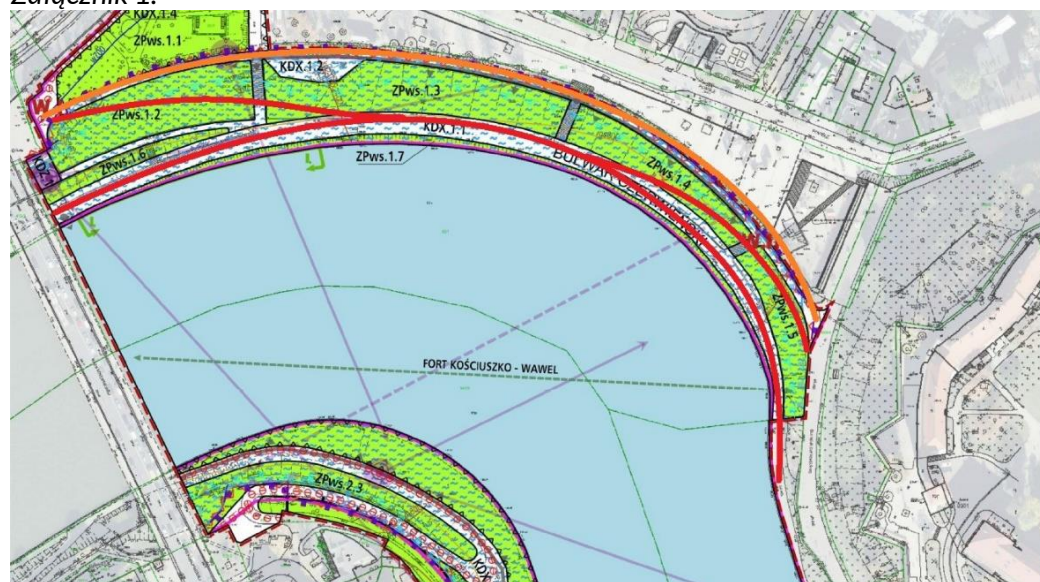
- Slajd 36 nie uwidacznia niezbędnych najazdów łączących górny i dolny poziom Bulwarów. Brak skomunikowania górnego i dolnego poziomu uważamy za jeden z najistotniejszych problemów obecnej organizacji przestrzeni.

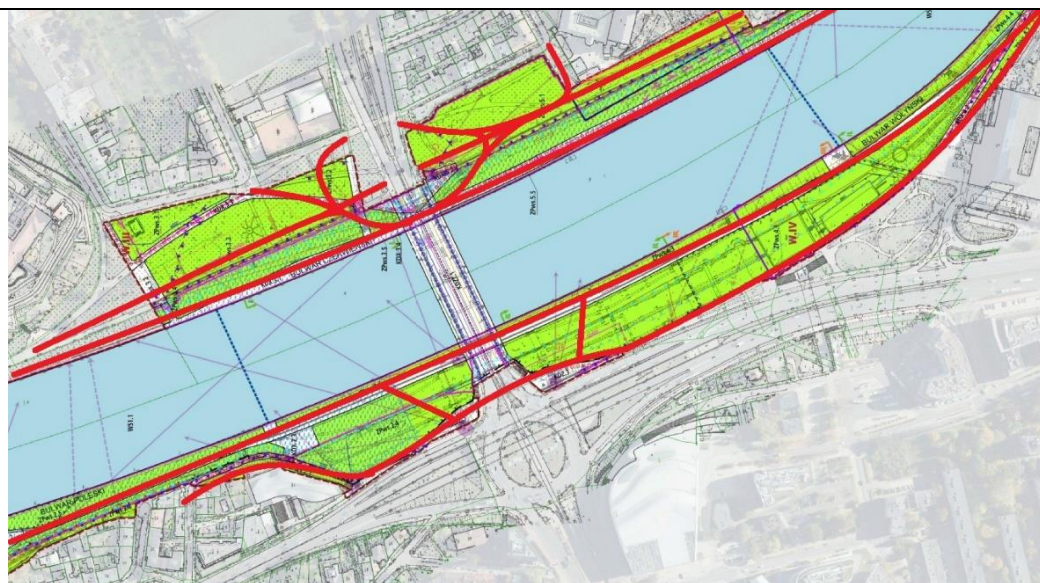
- Slajd 38 pokazuje problem - gdzie korzystający z ławek mieszkańcy mają zaparkować rowery?

- Slajd 39 uwidacznia "łącznik" między częścią pieszą i rowerową, natomiast pojawia się pytanie, jaką dostępność on zapewnia w tym miejscu (jedynym obiektem

- uwidocznionym na zdjęciu jest pal cumowniczy).
- Slajd 42 należałoby uzupełnić o linię krawędziową widoczną po zmroku (odblaskową) oraz linię segregacyjną w osi drogi dla rowerów.
 - Slajd 46 pokazuje miejsca do wypoczynku. Takie miejsca muszą być dostępne rowerem, optymalna organizacja umożliwi dojechanie do nich i zaparkowanie bez dłuższej jazdy po części wyłącznie pieszej.
 - Slajd 47 **nie pokazuje właściwych najazdów na most Kotlarski**. Przebieg najazdów na most Kotlarski należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego. Rejon mostu jest wskazany jako jeden z kluczowych obszarów rowerowych (do realizacji do 2025r.).
 - Slajd 49 nie pokazuje miejsc do zaparkowania rowerów. Znowu przywołanie slajdu nr 12 pozwala zakładać, że spora część mieszkańców korzystających z przedstawionego miejsca do wypoczynku będzie miała ze sobą rowery.
 - Slajd 55 znów nie pokazuje miejsc do parkowania rowerów. z obserwacji wynika, że większość rodzin z dziećmi dojeżdża na nowe (wykonane niedawno przez Zarząd Zieleni Miejskiej), atrakcyjne place zabaw rowerami.
 - Slajd 69 (i kolejne) nie pokazuje sposobu prowadzenia ruchu rowerów - górnym poziomem powinna biec trasa umożliwiająca korzystanie z roweru w przypadku zalania dolnej części oraz skomunikowana z planowaną kładką.
 - Slajd 78 pokazuje nieprawidłową organizację przestrzeni - w przypadku wykonania tylko części asfaltowej należy ją oznakować jako droga dla rowerów; w przypadku organizacji jako "droga dla rowerów i pieszych", ponieważ pieszy może poruszać się dowolnie, również dostępność całej szerokości dla rowerów musi zostać zachowana.
 - Slajdy 84 do 88 są zbyt niewyraźne, aby sprawdzić, czy zostały zaprojektowane niezbędne łączniki z zachowaniem zasad bezpieczeństwa (m.in. maksymalne pochylenia podłużne).

Załącznik 1.





Załącznik 2.

Odpowiedź ZZM:

Nachylenia istniejących oraz projektowanych zjazdów zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego i jeśli będzie taka konieczność oraz możliwość zostaną one dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rowerzystów. Uwaga dot. kładki oraz bezkolizyjnego najazdu rowerowy na most Kotlarski zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego. Możliwość likwidacji słupów wysokiego napięcia na Bulwarze Kurlandzkim między ul. Halicką i Kotlarską będzie analizowana na etapie projektu budowlanego.

Widoczność przy przejściach pomiędzy ciągiem pieszym i rowerowym zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem norm bezpieczeństwa. Wprowadzona wysokość zieleni w pasie separacyjnym zostanie dostosowana pod względem widoczności (tzw. trójkąt widoczności).

Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu stanowiący przedmiot niniejszych konsultacji opracowany został z uwzględnieniem zapisów projektu MPZP Bulwary Wisły II, w tym z koniecznością zachowania współczynnika powierzchni biologicznie czynnej ujętej w ww. planie. **Należy mieć na względzie, iż Bulwary Wiślane stanowią park miejski Rzeki Wisły, którego nadrzędnym celem jest funkcja wypoczynkowa oraz przyrodnicza.** Niezależnie od powyższego, ze względu na uwagi mieszkańców dot. szerokości ścieżki rowerowej, przeanalizowano projekt w odniesieniu do wykorzystania możliwości powierzchni utwardzonej na terenach zieleni urządzonej (ZP), które bezpośrednio sąsiadują z drogą rowerową. W projekcie koncepcyjnym uwzględniono poszerzenie DDR do 3,4 m na odcinkach: od mostu kolejowego przy ul. Podgórskiej do Mostu Grunwaldzkiego oraz od Wzgórza Wawelskiego do Mostu Dębnickiego. Przejścia pomiędzy DDR a ciągiem pieszym są zlokalizowane średnio co 50-60 m. Ma to na celu umożliwienie komfortowego dostępu użytkowników drogi rowerowej do stref wypoczynkowych. W przejściach zaprojektowane zostały strefy rowerowe z przeznaczeniem pod stojaki oraz stacje serwisowe dla rowerów.

Możliwość wprowadzenia linii segregacyjnych w osi drogi rowerowej będzie analizowana na etapie projektu budowlanego.

W projekcie koncepcyjnym zostanie uwzględnione poszerzenie odcinka pieszo-rowerowego pod Wawelem w celu weryfikacji zgodności takiego rozwiązania przez stosowne służby wydające pozwolenia m.in. PGW Wody Polskie, Urząd Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Niezależnie od powyższego, należy mieć na uwadze, iż obowiązujący plan na tym obszarze (obszar nie jest objęty projektem MPZP Bulwary Wisły II) zakazuje lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych: *Dla zapewnienia ładu przestrzennego, jego ochrony*

i kształtowania ustala się: zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów i urządzeń budowlanych, z wyjątkiem tymczasowych obiektów usługowo-handlowych towarzyszących odbywającym się imprezom masowym – na czas ich trwania. Ponadto w ramach przeznaczenia terenu WS.2 w katalogu obiektów dopuszczonych nie znalazł się pomost.

3. DYŻUR TELEFONICZNY – ZGŁOSZONE UWAGI

Rozmowa telefoniczna odbyła się w dniu 16.02.2021r. Dyżur pełnił pracownik Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.

Zgłoszono poniższe uwagi:

- ✓ zbyt wąska ścieżka rowerowa.

4. UCHWAŁY KIERUNKOWE RAD/ZARZĄDU DZIELNIC

W związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi oraz przedstawionymi materiałami prezentacyjnymi, w tym projektem koncepcyjnym, zagospodarowania I etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie, przyjęto **trzy uchwały** kierunkowe Rad/Zarządu Dzielnic Miasta Krakowa.

Uchwały kierunkowe:

- zał. nr 1 – Uchwała Nr XXXI/349/2021 Rady Dzielnic I Stare Miasto z dnia 11 marca 2021 r.
- zał. nr 2 – Uchwała Nr Z/140/2021 Zarządu Dzielnic II Grzegórzki z dnia 11 marca 2021 r.
- zał. nr 3 – Uchwała Nr 75/2021 Zarządu Dzielnic VII Zwierzyniec z dnia 11 marca 2021 r.

VI. WYNIKI KONSULTACJI

Uwagi zgłoszone w toku konsultacji społecznych zostały wykazane w niniejszym raporcie. Przeważająca część uczestników wypowiedziała się za potrzebą rewitalizacji Bulwarów Wiślanych. Do procesu konsultacyjnego włączyli się również Radni Dzielnic I Stare Miasto, Zarząd Dzielnic II Grzegórzki oraz Zarząd Dzielnic VII Zwierzyniec, którzy swoje uwagi oraz opinie zgłosili w postaci uchwał. Wspomnieć należy również, iż zgłoszono kilka opinii, które wskazują na negatywne stanowisko wobec zaprezentowanego projektu koncepcyjnego.

Uczestnicy konsultacji w większości zgadzali się z celami, które przyświecały prezentowanej koncepcji, zgłoszone przez nich uwagi zostały poddane analizie. **Uwagi, które były zgodne z uwarunkowaniami przestrzennymi, krajobrazowymi, historycznymi zostały uwzględnione w projekcie koncepcyjnym stanowiącym załącznik do niniejszego raportu.** Do każdej uwagi uczestnika konsultacji zamieszczono wyjaśnienie dot. możliwości uwzględnienia zmiany w projekcie. Projekt koncepcyjny zagospodarowania I. etapu Bulwarów Wiślanych w Krakowie uwzględniający uwagi uczestników konsultacji wraz z przedmiotowym raportem zostanie przekazany w celu zaopiniowania do stosownych służb. Po uchwaleniu projektu MPZP Bulwary Wisły II i uzyskaniu niezbędnych, pozytywnych opinii odpowiednich służb do projektu koncepcyjnego, Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przystąpi do sporządzenia projektu budowlanego.

Najczęstsze uwagi mieszkańców wobec przedstawionej koncepcji dotyczyły **poszerzenia drogi dla rowerów do szerokości min. 3 m.** Pojawiły się także uwagi dotyczące odpowiedniego oznakowania tras rowerowych i pieszych (SIM, oznakowanie poziome i pionowe), materiałów wykończeniowych nawierzchni, wskazania miejsc pod instalacje artystyczne oraz plenerowe galerie, likwidacji miejsc parkingowych, rozwiązań połączeń komunikacyjnych DDR, zaakcentowaniem przebiegu „*Honorowego Południka Krakowskiego*”, ujednolicenia mebli miejskich dedykowanych przedmiotowej przestrzeni, udostępnienia oraz nadania funkcji pomieszczeniom znajdującym się w murach oporowych bulwarów (wnęki), wprowadzenia odpowiednich zabezpieczeń w bliskim sąsiedztwie z brzegiem rzeki, utworzenia połączenia komunikacyjnego w formie schodów z bulwarów na Most Kotlarski łączących go z Bulwarem Kurlandzkim po stronie Grzegórzek oraz z Bulwarem Podolskim po stronie Zabłocia, wskazania miejsc pod mobilne punkty kawiarniane, wprowadzenia dodatkowych toalet publicznych oraz punktów serwisowych dla rowerów i stojaków rowerowych, dostosowania przestrzeni dla potrzeb osób niepełnosprawnych m.in. poprzez budowę windy, wykonania gładkich najazdów, umowy dzierżawy pali cumowniczych dla barek, wprowadzenia dodatkowych nasadzeń w postaci drzew, dostosowanie nasadzeń roślin do

warunków siedliskowych oraz okresowym zalewaniem, a także wprowadzenia dodatkowej infrastruktury sportowej.

VII. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. *Zał. nr 1* – Uchwała Nr XXXI/349/2021 Rady Dzielnicy I Stare Miasto z dnia 11 marca 2021r.
2. *Zał. nr 2* – Uchwała Nr Z/140/2021 Zarządu Dzielnicy II Grzegórzki z dnia 11 marca 2021r.
3. *Zał. nr 3* – Uchwała Nr 75/2021 Zarządu Dzielnicy VII Zwierzyniec z dnia 11 marca 2021r.
4. *Zał. nr 4* – Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu z wprowadzonymi zmianami.