



Zarząd
Zieleni Miejskiej
w Krakowie

**KONSULTACJE SPOŁECZNE DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA
TERENÓW WZDŁUŻ RZEKI RUDAWY**

—

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, grudzień 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	5
V.	OPINIE, SUGESTIE ORAZ UWAGI MIESZKAŃCÓW	6
1.	PYTANIA ZADANE PODCZAS SPOTKANIA ON-LINE	6
2.	FORMULARZE KONSULTACYJNE - TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU	55
3.	DYŻUR TELEFONICZNY - ZGŁOSZONE UWAGI	104
4.	UCHWAŁY KIERUNKOWE RAD/ZARZĄDU DZIELNIC	104
VI.	WYNIKI KONSULTACJI	104
VII.	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	106



I. WPROWADZENIE

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie procesu konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy. Przez tereny wzdłuż rzeki Rudawy należy rozumieć zakres obszaru wału i międzywala rzeki Rudawy od ul. Kościuszki do okolic ul. Dolińskiego przy korycie Młynówki Królewskiej. Zaprezentowany projekt budowlany, 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. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.
- 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 opinii mieszkańców odnoszących się do przedstawionego projektu budowlanego zagospodarowania przedmiotowego terenu. Problematyka poruszana podczas konsultacji została uwzględniona w niniejszym dokumencie. Przedmiotem konsultacji były kwestie dotyczące sposobu funkcjonowania zaprezentowanego odcinka terenów wzdłuż rzeki Rudawy oraz wypracowanie najbardziej optymalnego rozwiązania projektowego w powiązaniu z obecnymi możliwościami oraz ograniczeniami występującymi na przedmiotowym terenie.

IV. INFORMACJE O SPOSOBIE PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI

1. CZAS TRWANIA KONSULTACJI

W okresie od 4 do 29 października 2021 r. odbyły się konsultacje społeczne w sprawie zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy 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 oraz Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii oraz bardzo duże zainteresowanie mieszkańców, w tym ponadlokalnego środowiska rowerowego, 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.zzm.krakow.pl, w zakładce *Aktualności* › *Zagospodarowanie terenów wzdłuż rzeki Rudawy - konsultacje społeczne*
- ✓ Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa
- ✓ na stronie internetowej www.dzielnica5.krakow.pl
- ✓ na stronie internetowej www.dzielnica7.krakow.pl
- ✓ na stronie internetowej www.kmr.org.pl, w zakładce *Aktualności* › *Zagospodarowanie Wałów Rudawy - konsultacje*
- ✓ na portalu społecznościowym Facebook – Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, Miejskie Centrum Dialogu oraz Velo Małopolska
- ✓ 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”

23 września 2021 opublikowano informację, że Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie zaprasza do udziału w konsultacjach społecznych dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy. W tekście poinformowano o czasie trwania konsultacji i podano harmonogram działań konsultacyjnych oraz sposoby, jakimi można wziąć w nich udział.

Jako pliki do pobrania zamieszczono formularz konsultacyjny w formatach doc oraz pdf.

4 października 2021 r. opublikowano informację, w której zaproszono do udziału w trwających od 4 do 29 października 2021 r. konsultacjach społecznych dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.

W tekście poinformowano o przewidywanych formach konsultacji obejmujących: spotkanie on-line dla mieszkańców (12 października 2021 r. o godz. 18.00), dyżur telefoniczny eksperta (20 października 2021 r. w godz. 15.00-18.00 pod numerem telefonu 12 201 02 74), możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego w czasie trwania konsultacji społecznych.

W tekście poinformowano, w jakim terminie i w jaki sposób można przekazywać wypełnione formularze konsultacyjne, a także w jaki sposób zarejestrować się i wziąć udział w spotkaniu konsultacyjnym.

Jako pliki do pobrania zamieszczono formularz konsultacyjny w pliku doc oraz pliku pdf.

W DZIALE „AKTUALNE KONSULTACJE SPOŁECZNE”

4 października 2021 r. opublikowano informację, w której zaproszono do udziału w trwających od 4 do 29 października 2021 r. konsultacjach społecznych dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.

W tekście poinformowano o przewidywanych formach konsultacji obejmujących: spotkanie on-line dla mieszkańców (12 października 2021 r. o godz. 18.00), dyżur telefoniczny eksperta (20 października 2021 r. w godz. 15.00 - 18.00 pod numerem telefonu 12 201 02 74), możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego w czasie trwania konsultacji społecznych.

W tekście poinformowano, w jakim terminie i w jaki sposób można przekazywać wypełnione formularze konsultacyjne, a także w jaki sposób zarejestrować się i wziąć udział w spotkaniu konsultacyjnym.

Jako pliki do pobrania zamieszczono formularz konsultacyjny w pliku doc oraz pliku pdf.

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

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

23 września 2021 r. opublikowano post informujący, że w okresie od 4 października do 29 października Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie zaprasza do udziału w konsultacjach społecznych dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.

W tekście podano w jakim okresie będą prowadzone konsultacje oraz formy ich prowadzenia.

30 września 2021 r. opublikowano post z wydarzeniem dotyczącym zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.

18 października 2021 r. opublikowano post, w którym zaproszono do obejrzenia nagrania ze spotkania przeprowadzonego w ramach konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, do którego podano bezpośredni link. Zachęcono także do przesyłania wniosków i opinii poprzez formularz konsultacyjny na adres konsultacje@um.krakow.pl w terminie do 29 października 2021 r.

22 października 2021 r. zamieszczono post, w którym zachęcono do przesyłania w terminie do 29 października 2021 r. uwag, wniosków i opinii dotyczących zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy poprzez formularz konsultacyjny na podane adresy: e-mail, pocztowy lub za pośrednictwem Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (ePUAP).

3. WYKORZYSTANE FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH I HARMONOGRAM

W ramach konsultacji zaplanowano:

- ✓ **spotkanie on-line** dla mieszkańców w dniu 12 października 2021 roku o godzinie 18.00. Aby wziąć udział w spotkaniu, należało do 11 października 2021 r. do godziny 12.00 zgłosić chęć uczestnictwa poprzez rejestrację pod linkiem: <https://app.evene.pl/event/rzekarudawa/>. 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 20 października 2021 roku w godzinach 15.00-18.00 pod numerem telefonu 12 201 02 74
- ✓ możliwość wypełnienia **formularza konsultacyjnego** w czasie trwania konsultacji

społecznych. Wypełniony i podpisany osobiście formularz w dniach 4 - 29 października 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 – rzeka Rudawa”
- przesłać przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje – rzeka Rudawa”.

SPOTKANIE ON-LINE

W dniu 12 października 2021 r. odbyło się spotkanie on-line z udziałem ekspertów oraz mieszkańców. Na przedmiotowym spotkaniu eksperci omawiali założenia prezentowanego projektu budowlanego, 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 zadawać 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 spotkaniu 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 **109 osób** i nie osiągnięto limitu uczestników przewidzianego na etapie organizacji.

DYŻUR TELEFONICZNY

W dniu 20 października 2021 r. od godziny 15:00 do 18:00 odbył się dyżur telefoniczny z udziałem eksperta. W trakcie jego trwania zadzwoniła **jedna osoba**.

FORMULARZE KONSULTACYJNE

W dniach od 4 do 29 października 2021 r. istniała możliwość składania pisemnych uwag, opinii, sugestii za pomocą formularza konsultacyjnego, którego wzór został zamieszczony w serwisach internetowych. Poza danymi kontaktowymi i informacją administratora o przetwarzaniu danych osobowych, formularz zawierał jedno pole:

- ✓ treść uwagi/wniosku.

W trakcie trwania konsultacji złożono łącznie **48 wypełnionych formularzy**, z czego **1** został dwukrotnie powielony co do treści oraz **2** zostały niekompletnie złożone.

V. OPINIE, SUGESTIE ORAZ UWAGI MIESZKAŃCÓW

1. PYTANIA ZADANE PODCZAS SPOTKANIA ON-LINE

Podczas zorganizowanego w dniu 12 października 2021 r. spotkania konsultacyjnego on-line, mieszkańcy (uczestnicy) mogli zadać pytania do zaprezentowanego projektu budowlanego. Mieszkańcy w swoich pytaniach wskazywali na różne problemy, które dotyczą zagospodarowania

przedmiotowej przestrzeni. Odpowiedzi na poszczególne pytania zostały umieszczone poniżej.

Lp	Pytanie Mieszkańca	Odpowiedź ZZM/ZDMK/ZTP
1	<i>Jak te założenia mają się do obecnie obowiązujących MPZP m. in. małe Błonia, Wola Justowska, Hamernia, Armii Krajowej itd. Wzdłuż planowane ścieżki? Chodzi mi zarówno o nawierzchnię jak i dostępność dla niepełnosprawnych</i>	Planowana inwestycja przewiduje zastosowanie jako nawierzchni betonu jamistego wykonanego z kruszywa, będącego materiałem przepuszczalnym dla wody. Projekt zakłada wprowadzenie najazdów w miejscach, gdzie ścieżka schodzi z korony wału do międzywału. Założenia projektowe są zgodne z obowiązującymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego oraz zapewniają dostępność dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
2	<i>Do jakiego stopnia ZZM dopuszcza zmiany względem aktualnego projektu? Czy brana jest pod uwagę całkowita jego rewizja?</i>	<p>Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie w pierwszej kolejności zapozna się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych. Następnie tut. jednostka dokona rewizji przedmiotowego projektu mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500-9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia nawierzchni na prawym brzegu rzeki zostanie poddana ponownej dyskusji.</p> <p>Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.</p>
3	<i>Czy mogą Państwo ograniczyć inwestycję na sporym odcinku, np. tylko od ul.</i>	Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie nie przewiduje etapowania inwestycji w celu zachowania ciągłości trasy na całym jej odcinku. Podzielenie projektu na etapy spowoduje, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie spełniała zamierzonego celu, a mianowicie połączenia centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in.

	<i>Piastowskiej do ul. Jesionowej po stronie północnej, albo krótszy, aby mieszkańcy mogli poznać w praktyce jak to miałyby wyglądać?</i>	rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Wnioski wyciągnięte podczas obserwacji inwestycji po jej zakończeniu posłużą jako punkt wyjścia do konsultacji społecznych dotyczących realizacji drugiego etapu zagospodarowania bulwarów przy Rudawie po przebudowie w przyszłości wałów przeciwpowodziowych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie.
4	<i>Jeżeli mieszkańcy w konsultacjach wskażą, że wolą szuter, to czy Państwo zmienią projekt?</i>	Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywała będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.
5	<i>Dlaczego trasa nie została zaplanowana wyłącznie po jednej stronie Rudawy, tylko jest przerzucana na drugą stronę wąską kładką, na której nie za bardzo mogą się minąć dwie osoby?</i>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu jak najszybszego udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej</p>

		<p>i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia nawierzchni na prawym brzegu rzeki zostanie poddana ponownej dyskusji.</p>
6	<p>Czy na nawierzchni o szerokości 2 m będą wydzielone osobne pasy ruchu dla pieszych i rowerów?</p>	<p>W związku z ograniczeniami wynikającymi z obecnej budowy wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy możliwe jest stworzenie ścieżki o szerokości 2 m. Przy takiej szerokości ścieżki, zgodnie z prawem budowlanym nie ma możliwości wydzielenia dwóch oddzielnych ciągów przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów.</p>
7	<p>Czy kładka przy moście kolejowym będzie jakoś dowiązana do bulwarów?</p>	<p>Obecnie, z powodu braku chodnika wzdłuż ul. Zakliki z Mydlnik, niemożliwe jest bezpieczne połączenie planowanej inwestycji ze znajdującym się w tej okolicy mostem.</p>
8	<p>Czy możliwe jest, aby północna trasa wzdłuż Rudawy była przeznaczona dla ruchu rowerowego, a południowa bardziej dla pieszych, przez co nie asfaltowa, jedynie z utwardzeniem ziemi?</p>	<p>Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia nawierzchni na prawym brzegu rzeki zostanie poddana ponownej dyskusji.</p>
9	<p>Jaki rodzaj przejścia planowany jest na</p>	<p>W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej,</p>

	drugą stronę ul. Jesionowej?	obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej. Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywala kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków. Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.
10	Co Państwo mogą zrobić, aby udrożnić ulicę Korbutową, Emaus na potrzeby ruchu rowerowego, tak aby zapewnić ciągłość przejazdu od ul. Jesionowej do ul. Piastowskiej?	Zarząd Dróg Miasta Krakowa poprosił o udzielenie odpowiedzi na to pytanie Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, który zajmuje się kwestią ruchu rowerowego. Jak poinformowano, w tym momencie nie ma żadnej inwestycji dotyczącej ruchu rowerowego w tejże lokalizacji. Dokumentacje projektowe dotyczące ruchu rowerowego i pieszego dostępne są na stronie Zarządu Transportu Publicznego pod linkiem: https://ztp.krakow.pl/rower/audyty
11	W ciągu wałów Rudawy jest skrzyżowanie z ulicą Na Błonie. Czy z uwagi na duże natężenie ruchu na tej ulicy planowane jest jakieś rozwiązanie?	Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”. Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji. W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań

		w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.
12	<i>Czy wraz z utwardzeniem szczytu wałów planują Państwo wzmocnienie samych wałów? Czy zwiększony ruch na koronie wałów nie wpłynie na ich przyspieszoną degradację?</i>	<p>Wody Polskie RZGW w Krakowie przed wydaniem zgody dla przedmiotowej inwestycji dotyczącej zwolnienia od zakazów obowiązujących na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią wymagały szeregu specjalistycznych obliczeń i uzgodnień ukazujących w jaki sposób inwestycja będzie ingerowała w szczelność i stabilność wałów. Stwierdzono, że takie ryzyko nie występuje. Podczas przeprowadzonych rozmów z przedstawicielami Wód Polskich wskazano, iż utwardzenie korony wałów spowoduje ich stabilizację i ochronę.</p> <p>Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p>
13	<i>Pytanie o wpływ koncepcji Trasy Balickiej na projekt: W jaki sposób Wały Rudawy będą łączyć się z Młynówką Królewską?</i>	Tut. jednostka pozostanie w kontakcie z projektantami Trasy Balickiej. Sposób połączenia obydwu inwestycji zostanie poddany dyskusji oraz zostanie wybrane najbardziej optymalne rozwiązanie. Niezależnie od powyższego, w koncepcji trasy Balickiej przedmiotowa ścieżka została w niej ujęta i jest zaplanowane połączenie pomiędzy ścieżką nad Rudawą a komunikacją pieszą i rowerową wzdłuż trasy Balickiej.
14	<i>Czy wiadomo co z dalszą częścią (od Zakłiki z Mydlnik do Balic)? Czy to jest jeszcze w gestii miasta Krakowa/ZZM?</i>	Kwestia dojazdu do Balic wykracza poza przedmiotową inwestycję. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie poinformował, iż w kwestii dotyczącej przebiegu trasy rowerowej, która jest przewidziana w Studium, w chwili obecnej nie ma inwestycji, które zakładałyby jej realizację. Po powstaniu inwestycji realizowanej przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie będzie planował powstanie dalszego ciągu tras rowerowych. Natomiast w kwestii dotyczącej Trasy Balickiej planowane są rozwiązania związane z ruchem rowerowym.
15	<i>Przeście pod mostem na ul. Jesionowej jest aktualnie możliwe tylko z jednego brzegu Rudawy. Przeście z ul. Zarudawie jest odcięte</i>	Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny

	<p><i>z uwagi na „ślepa” odnogę Rudawy (widać na GoogleMaps). Co z kontynuacją trasy z ul. Zarudawie? Aktualnie jest bardzo wąsko</i></p>	<p>Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>16</p>	<p><i>W którym dokładnie miejscu byłaby potrzeba wybudowania mostku na lewy brzeg, co „wymusiło” ten przerzut na brzeg prawy? Nie lepiej zaoszczędzić na nawierzchni.</i></p>	<p>W chwili obecnej niemożliwe jest bezpieczne przeprowadzenie całości trasy po lewym brzegu Rudawy ze względu na istniejącą odnogę Rudawy w okolicach ul. Zarudawie. W związku z faktem, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500-9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p>

		<p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod uli. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>																																																							
<p>17</p>	<p>Wracając do poprzedniego pytania o potencjalne przejścia na Jesionowej. Na ulicy Piastowskiej przejście jest w odległości 15 metrów od mostu na Rudawie, a nie 50 metrów. Poprosimy o komentarz.</p>	<p>Zgodnie z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych, część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu) obowiązujące od 02.03.2021 r., rekomendowane przez Ministra Infrastruktury w dniu 2 marca 2021 r. (DDP-4.0600.4.2021) odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem powinna być nie mniejsza niż wskazana w poniższej tabeli:</p> <p>Tab. 9.2.1.2. Odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem L_w [m] dla czasu reakcji i percepcji kierowcy $T_w = 2,00$ s oraz opóźnienia pojazdu w czasie hamowania $d = 3,60$ m/s²</p> <table border="1" data-bbox="523 1279 1385 1496"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]</th> <th colspan="7">Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]</th> </tr> <tr> <th>-6</th> <th>-4</th> <th>-2</th> <th>0</th> <th>2</th> <th>4</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30</td> <td>30</td> <td>29</td> <td>29</td> <td>28</td> <td>28</td> <td>27</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>45</td> <td>43</td> <td>42</td> <td>41</td> <td>40</td> <td>40</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>62</td> <td>60</td> <td>58</td> <td>56</td> <td>55</td> <td>54</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>81</td> <td>79</td> <td>76</td> <td>74</td> <td>72</td> <td>70</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>104</td> <td>100</td> <td>96</td> <td>93</td> <td>90</td> <td>88</td> <td>86</td> </tr> </tbody> </table> <p>źródło: https://www.malopolska.uw.gov.pl/doc/Projektowanie%20przej%C5%9B%C4%87%20dla%20pieszych%20WR-D-41-3.pdf</p> <p>W związku z parametrami przedstawionymi powyżej na ul. Jesionowej obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy.</p> <p>W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie, w ciągu ul. Piastowskiej (prosty odcinek drogi), możliwe było zlokalizowanie przejścia dla pieszych w znacznie bliższej odległości od korony wałów Rudawy.</p>	Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]	Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]							-6	-4	-2	0	2	4	6	30	30	29	29	28	28	27	27	40	45	43	42	41	40	40	39	50	62	60	58	56	55	54	53	60	81	79	76	74	72	70	68	70	104	100	96	93	90	88	86
Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]	Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]																																																								
	-6	-4	-2	0	2	4	6																																																		
30	30	29	29	28	28	27	27																																																		
40	45	43	42	41	40	40	39																																																		
50	62	60	58	56	55	54	53																																																		
60	81	79	76	74	72	70	68																																																		
70	104	100	96	93	90	88	86																																																		

18	Czy w ramach inwestycji mogą być wyremontowane podjazdy asfaltowe na ul. Korzeniowskiego oraz budowa oświetlenia na ul. Korzeniowskiego do ul. Piastowskiej?	Prezentowany projekt zagospodarowania terenu zakłada wyremontowanie fragmentu podjazdu w ciągu ul. Korzeniowskiego w miejscu skrzyżowania przedmiotowej ulicy z projektowaną ścieżką na lewej koronie wału rzeki Rudawy uwzględniając połączenie z istniejącą kładką. Przedmiotowy projekt nie uwzględnia budowy oświetlenia na ul. Korzeniowskiego.
19	Co mogą Państwo zrobić, aby wytyczyć przejazd rowerowy w ciągu ul. Emaus przez ul. Piastowską?	Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie poinformował, iż w związku z brakiem infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Emaus obecnie nie jest planowane wytyczenie przejazdu przez ul. Piastowską. Przejazdy rowerowe wytyczane są pomiędzy infrastrukturą rowerową: odcinkami dróg dla rowerów bądź w ciągu pasów dla rowerzystów. W przypadku zastosowania kontrapasu dla ruchu rowerowego w jezdni jednokierunkowej umożliwiającego ruch rowerzystów „pod prąd” przejazdy przez ulice nie są wytyczane.
20	Czy na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Korbutowej można wykonać ścieżkę po obu stronach rzeki?	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań</p>

		w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.
21	Czy projekt przewiduje gdziekolwiek przepiękne biało-czerwone metalowe słupki, które stanowią obecnie wiodący trend mody ulicznej? Czy też będzie nam to darowane?	Przedmiotowy projekt nie przewiduje wykorzystania takiej infrastruktury jak biało-czerwone metalowe słupki.
22	Dlaczego ścieżka nie pójdzie tylko wałem północnym, bez konieczności przerzucania się super wąską kładką przy Korbutowej?	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy</p>

		<p>obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>23</p>	<p><i>Dlaczego trasa nie została zaplanowana wyłącznie po jednej stronie Rudawy, tylko jest przerzucana na drugą stronę wąską kładką, na której nie za bardzo mogą się minąć dwie osoby?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>

24	<p><i>W jaki sposób planowane jest przejście trasy spacerowo-rowerowej przez ul. Jesionową, które obecnie jest bardzo niebezpieczne?</i></p>	<p>W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej, obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej.</p> <p>Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywała kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków. Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.</p>
25	<p><i>Czy w ramach tej inwestycji jest jakiś pomysł na skrzyżowanie pieszej ścieżki na wałach Rudawy z ul. Na Błonie? Panuje tam natężony ruch.</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
26	<p><i>Jak ludzie z psami i dziećmi z północnego wału mają się dostać na południowy, skoro składowi są</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu</p>

	<p><i>co ok. 800 m? Jak ich do tego zmusić? I tak by musieli iść jakiś fragment północnym wałem.</i></p>	<p>uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>27</p>	<p><i>Czy trasa Balicka została uwzględniona? Plan pochodzi z lat 70, czego większość mieszkańców nie chce. Czy usprawnieni w Rudawie pomogą zabezpieczyć się przed budową drogi?</i></p>	<p>Tut. jednostka pozostanie w kontakcie z projektantami Trasy Balickiej. Sposób połączenia obydwu inwestycji zostanie poddany dyskusji oraz zostanie wybrane najbardziej optymalne rozwiązanie. Planowana inwestycja wzdłuż wałów Rudawy nie ma wpływu na realizację Trasy Balickiej.</p> <p>Niezależnie od powyższego, w koncepcji trasy Balickiej przedmiotowa ścieżka została w niej ujęta i jest zaplanowane połączenie pomiędzy ścieżką nad Rudawą a komunikacją pieszą i rowerową wzdłuż trasy Balickiej.</p>
<p>28</p>	<p><i>Trasa Velo Rudawa zgodnie z planami zagospodarowania jest proponowana w pełni północnym wałem. Skąd</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa</p>

	<p><i>odstępstwa od takich planów?</i></p>	<p>obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>29</p>	<p><i>Jak mieszkańcy osiedli Widok Bronowic, Wizjonerów będą mogli wjechać na wały? Z tego co rozumiem ścieżka będzie prowadziła pod mostem przy Jesionowej. Czy w planach jest połączenie wałów z trasą rowerową przy Armii Krajowej,</i></p>	<p>Projekt zakłada połączenie projektowanej ścieżki wzdłuż wałów Rudawy z trasą rowerową przy ul. Filtrowej za pomocą połączenia przedmiotowej inwestycji z ul. Zygmunta Starego na wysokości parku wzdłuż Młynówki Królewskiej.</p>

	Młynówki przy filtrowej.	
30	Czy na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Korbutowej można wykonać ścieżkę po obu stronach rzeki?	<p>Na pewno jest taka możliwość techniczna, natomiast chcielibyśmy po wykonaniu I etapu przyrzeć się jak ta przestrzeń będzie funkcjonowała, czy będzie odpowiednia infrastruktura, czy zwiększy się udział mieszkańców z innych części miasta, którzy będą chcieli zwiedzić ten piękny zakątek naszego Krakowa i faktycznie będzie ta infrastruktura potrzebna po dwóch stronach. Docelowo zgodnie z polityką miasta powinny być te trasy po dwóch stronach poprowadzone: osobno ścieżka rowerowa i osobno piesza. Na pewno kolejne etapy doprowadzą do tego, że na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Korbutowej ta ścieżka powstanie. Jest to odcinek newralgiczny, najbliższy centrum z największą ilością mieszkańców mieszkających w okolicy, stąd nasz priorytet będzie wskazany na te odcinek.</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
31	Czy ścieżka rowerowa będzie	Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum

	<p><i>spełniała warunki infrastruktury rowerowej ustalone przez miasto Kraków? Czy całą jej długość będzie mogła być pokonana rowerem z przyczepką lub rowerem cargo?</i></p>	<p>miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Wykorzystywanie pierwszego etapu inwestycji do przejazdu rowerem z przyczepką lub rowerem cargo może być niekomfortowe przy przekraczaniu rzeki Rudawy. Fakt ten jest głównie spowodowany małą szerokością istniejących obiektów mostowych na przedmiotowym terenie, jednakże przejazd jest możliwy.</p>
<p>32</p>	<p><i>Czy z ul. Jesionowej mógłby zostać wykonany zjazd rowerowo-pieszny na ul. Korbutową na potrzeby lokalnych mieszkańców?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180</p>

		<p>w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>W związku z powyższym, na tym etapie inwestycji zjazd do ul. Korbutowej nie jest możliwy.</p>
33	<p><i>Czy przebieg dróg rowerowych przez państwa zaproponowany jest zgodny ze studium rowerowym? Według mojej wiedzy przebieg, który proponujecie, czyli meandrująca ścieżka nie jest zgodny z dokumentami.</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów</p>

		<p>komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>34</p>	<p><i>Dlaczego planowana ścieżka nie może biec cały czas lewym wałem/brzegiem (tam jak było to przewidziane w MPZP)?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryskiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się</p>

		przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.
35	Betonowa ścieżka przez łąkę rajgrasową?	Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.
36	Widać łączenia na betonie, czy są to płyty?	Projekt nie zakłada wykorzystania płyt betonowych. Przedstawione na rysunkach łączenia są to szczeliny (dylatacje) w nawierzchni wylewanych. Szerokość spoin dylatacyjnych powinna zapewniać prawidłową „pracę” konstrukcji podczas użytkowania.
37	Z czego zbudowana będzie półprzepuszczalna powierzchnia ścieżki na koronie wałów?	Wybór projektowanej nawierzchni został podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty. Jest to nawierzchnia wykonana z kruszywa, której powierzchnię powleka cement, co sprawia że ziarna są ze sobą trwale połączone z równoczesnym zachowaniem niewypełnionych przestrzeni, co czyni tenże materiał przepuszczalnym dla wody.
38	Czy ZZM rozważa nawierzchnię z szutru, także sugerowane przez KMR i mieszkańców?	Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla

		<p>nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.</p> <p>Ponadto należy mieć na względzie, iż przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rzaska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
39	<p><i>Czy z trasy szutrowej nie będzie latem ciągłego kurzu? Wielu mieszkańców ma okna od strony wałów – kurz jest bardzo uciążliwy (jak smog)!</i></p>	<p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywała będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.</p>

40	<p>Nawierzchnia betonowa w zimie, przy dużej wilgotności jaka panuje nad Rudawą zmieni się w lodowisko.</p>	<p>Zespół ds. utrzymania terenu wraz ze swoimi podwykonawcami będzie odpowiedzialny za to, aby przedmiotowa ścieżka była bezpieczna i odpowiednio przygotowana przez cały rok.</p>
41	<p>Czy pory betonu przepuszczalnego z czasem nie „zamulą” się iltami/gliną, z których zbudowane są wały (np. dostając się podczas deszczu z pobocza, z którego będą korzystać użytkownicy)? Czy w konsekwencji nawierzchnia nie będzie przepuszczalna?</p>	<p>Zespół ds. utrzymania terenu wraz ze swoimi podwykonawcami będzie odpowiedzialny za to, aby przedmiotowa ścieżka była bezpieczna i odpowiednio przygotowana przez cały rok. Technologia nawierzchni zapewnia jej przepuszczalność w trakcie jej użytkowania.</p>
42	<p>W całym mieście robią Państwo w parkach nawierzchnię nie-betonową, nie-asfaltową. Dlaczego chcą Państwo robić nam beton nad Rudawą? Szuter świetnie się sprawdza.</p>	<p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywału będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.</p> <p>Ponadto należy mieć na względzie fakt, iż przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920</p>

		<p>wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
43	<p><i>Dlaczego ścieżka nie jest planowana jako utwardzona droga żwirowa, tak jak na jednym z istniejących obecnie odcinków na tym wale?</i></p>	<p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.</p> <p>Ponadto należy mieć na względzie fakt, iż przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p>

		<p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
44	<p><i>Jak się ma nośność proponowanej nawierzchni ścieżek do maszyn jakie są wykorzystywane w procesie koszenia traw na zboczach wału Rudawy oraz jakie będzie wykończenie nawierzchni na jej krawędziach?</i></p>	<p>W ramach projektu branży drogowej nośność przedmiotowej ścieżki została odpowiednio dostosowana do parametrów ewentualnych maszyn niezbędnych do utrzymania i konserwacji wału przeciwpowodziowego. W celu zwiększenia szerokości ścieżki zrezygnowano z zastosowania obrzeży z kamienia naturalnego. Użycie przepuszczalnych nawierzchni wylewanych takich jak beton jamisty nie wymaga stosowania obrzeży.</p>
45	<p><i>Jaka konkretnie nawierzchnia utwardzona, „wylana, przepuszczalna” zostanie wykonana/zaprojektowana? – typ, producent. Czy będzie się unosił kurz w dni suche?</i></p>	<p>Wybór projektowanej nawierzchni w I etapie inwestycji został podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest wylewana nawierzchnia przepuszczalna np. beton lub asfalt jamisty. W przypadku betonu jamistego jest to nawierzchnia wykonana z kruszywa, której powierzchnię powleka cement, co sprawia że ziarna są ze sobą trwale połączone z równoczesnym zachowaniem niewypełnionych przestrzeni, co czyni tenże materiał przepuszczalnym dla wody.</p> <p>Ponadto, wykorzystanie wylewanych nawierzchni przepuszczalnych</p>

		<p>ogranicza zjawisko wzbijania się kurzu i pyłu, w przeciwieństwie do nawierzchni naturalnych typu żwir.</p> <p>Konkretny producent materiału przeznaczonego do wbudowania zostanie wybrany przez Wykonawcę robót budowlanych wyłonionego na drodze przetargu. Podstawą do wyboru producenta będzie spełnianie parametrów technicznych równoważnych lub lepszych w stosunku do przygotowanego opisu technicznego.</p>
46	<p>W dniu dzisiejszym został złożony wniosek do Rady Miasta o utworzenie użytku ekologicznego Łąki nad Rudawą. Jak i czy ZZM zamierza się odnieść do wniosku i uwzględnić go w planie?</p>	<p>Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywalu powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.</p> <p>Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”</i>. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.</p>
47	<p>Gdzie są kosze na śmieci oraz na psie odchody?</p>	<p>Kosze na śmieci zostały zlokalizowane głównie w sąsiedztwie projektowanych ławek, w miejscach które zostały zaakceptowane przez przedstawicieli Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie. Są to obszary, w których występuje poszerzenie korony wału, dzięki czemu lokalizacja przedmiotowych obiektów nie powoduje zawężenia projektowanej ścieżki. W projekcie nie zostały wydzielone osobne pojemniki na psie odchody.</p>
48	<p>Jaki byłby orientacyjny koszt nowej kładki przy ul. Korbutowej i potencjalny czas realizacji? Zakładając, że byłby na nią budżet i decyzja o realizacji.</p>	<p>Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje, iż orientacyjny koszt realizacji nowej kładki zlokalizowanej w okolicy ul. Korbutowej to koszt ok. 1,5 mln zł, a czas realizacji zadania to minimum 2 lata.</p>
49	<p>Dlaczego potrzeba milionowych inwestycji, żeby postawić kosze na śmieci?</p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Przedmiotowy projekt zakłada m.in. budowę ścieżki łączącej ul. Kościuszki z ul. Dolińskiego wzdłuż obwałowań rzeki Rudawy, budowę obiektów małej architektury, w tym ławek, koszy na śmieci, przebudowę wlotów kanalizacji deszczowej.</p>
50	<p>Czy oświetlenie ścieżki będzie od strony rzeki, czy</p>	<p>Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.</p>

	<p>przeciwnej (a może z dwóch stron)? Czy światło z lamp będzie świeciło w kierunku sąsiadujących budynków?</p>	
51	<p>Czy Wody Polskie faktycznie pozwoliły na instalację ławek na wałach? To i tak upośledzi i tak bardzo wąski pas użytkowany przez wszystkich (ławki w skrajniach).</p>	<p>Ławki zostały zlokalizowane na wałach w miejscach, które zostały zaakceptowane przez przedstawicieli Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie. Są to obszary, w których występuje poszerzenie korony wału, dzięki czemu lokalizacja przedmiotowych obiektów nie powoduje zawężenia projektowanej ścieżki.</p> <p>Ponadto, zaprojektowane ławki stanowią rzadki element na projektowanej trasie. Obiekty te mają na celu zapewnienie użytkownikom miejsc wypoczynku podczas pokonywania ścieżki o długości 6,5 km. Takie praktyki są zgodne z polityką miasta wskazaniami różnych grup mieszkańców. Docelowo, miejsca wypoczynku powinny znajdować się co minimum 500 m. Niestety warunki terenowe nie pozwoliły na takie rozmieszczenie obiektów małej architektury. Jedyne miejsce, na którym przedstawiciele Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie zgodzili się na zwiększenie intensyfikacji obiektów małej architektury, jako strefy wypoczynkowej, znajduje się na łące nad Rudawą w sąsiedztwie lasu łęgowego.</p> <p>Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”</i>. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.</p>
52	<p>Oświetlenie terenów łąkowych?</p>	<p>Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.</p>
53	<p>Kładka przy ul. Korbutowej nie spełnia żadnych standardów, Dlaczego w Państwa projekcie nie planuje się budowy nowej kładki, na poziomie wałów zgodnie z planami zagospodarowania, tylko konserwuje się stan zastany?</p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p>

		<p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
54	<p><i>Kładka przy ul. Korbutowej ma szerokość mniejszą niż 1m – czy jest to zgodne z przepisami przy założeniu ruchu rowerowego i pieszego? Czy planowana jest przebudowa?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej</p>

		infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.
55	<i>Filary kładki przy ul. Korbutowej są podmyte i uszkodzone. Na kładce przy ul. Becka urwane są poręcze. Jaki jest sens budowania infrastruktury pod mostem na Jesionowej, który jest regularnie zalewany po deszczach, jeżeli obecnie ciężko utrzymać? To nie Wisła</i>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej, obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej.</p> <p>Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywała kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków.</p> <p>Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.</p>
56	<i>Jakie są plany na obecne mostki/kładki po których ścieżka ma się przerzucać</i>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię,</p>

	<p><i>niepotrzebnie z jednego brzegu na drugi? Obecne nie spełniają ani standardu dostępności dla niepełnosprawnych ani szerokości.</i></p>	<p>Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>57</p>	<p><i>Pragnę zwrócić uwagę na problem ruchu pieszego, który pojawi się przy wyjściu pieszych z koryta Młynówki przy ul. Zakliki z Mydlnik. Jakie będzie rozwiązanie zabezpieczenia pieszych w tym miejscu?</i></p>	<p>Obecnie, z powodu braku chodnika wzdłuż ul. Zakliki z Mydlnik, niemożliwe jest bezpieczne połączenie planowanej inwestycji ze znajdującym się w tej okolicy mostem.</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru</p>

		<p>dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
58	<p><i>Wały Rudawy to ulubione miejsce rowerzystów. Z tego powodu dla pieszych to miejsce czasem niebezpieczne. Utwardzenie nawierzchni zwiększy ruch rowerowy. W jaki sposób Państwo planujecie zapewnić bezpieczeństwo pieszych?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie</p>

		<p>przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.</p>
<p>59</p>	<p><i>Jaki jest plan na zapewnienie bezpieczeństwa ludziom spacerującym vs. rozpędzeni rowerzyści? Już teraz ciężko się tam minąć, chociaż ciężko osiągnąć dużą prędkość, a przy kolejnej nawierzchni z asfaltu/płyt będzie to trasa „przelotowa”.</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie</p>

		możliwości technicznej rozdzielania projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.
60	Czy ciąg w międzywałach można poszerzyć do 3m dla poprawy bezpieczeństwa wszystkich jej użytkowników? W tym miejscu szerokość wału nie jest przeszkodą.	Oprócz technicznych możliwości dotyczących m.in. ograniczonej szerokości wałów należy również uwzględnić zapisy Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego, w tym m.in. zachowanie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej. Z uwagi na fakt, że wymagany minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej jest wysoki niemożliwe jest zwiększenie udziału powierzchni utwardzonej, czyli poszerzenie zaprojektowanych ścieżek.
61	Czy szerokość ścieżki 2 m rzeczywiście gwarantuje bezpieczeństwo poruszania się zarówno pieszych z małymi dziećmi, osób starszych jak i rowerzystów?	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału</p>

		przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.
62	<i>Kto będzie odpowiedzialny za utrzymanie czystości w sąsiedztwie ścieżki (opróżnianie koszy, zbieranie śmieci, regularne koszenie trawy) i jak często się to będzie odbywać?</i>	Po zakończeniu realizacji zadania przedmiotowa inwestycja będzie utrzymywana przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Częstotliwość poszczególnych zabiegów utrzymaniowych zostanie dostosowana do potrzeb występujących na przedmiotowym terenie. Jedynie częstotliwość koszenia nie powinna ulec zwiększeniu w stosunku do obecnych praktyk – dostosowane do utrzymania wałów przeciwpowodziowych. Zwiększona intensywność zabiegów utrzymaniowych będzie głównie dotyczyła obszarów bezpośrednio sąsiadujących z projektowaną ścieżką.
63	<i>W jaki sposób będzie zabezpieczona ścieżka oraz infrastruktura w miejscach potencjalnie narażonych na zalanie(nawierzchnia, ławki, oświetlenie)?</i>	Wybór projektowanej nawierzchni w I etapie inwestycji został podyktowany m.in. możliwymi okresowymi wystąpieniami wód rzeki Rudawy z jej koryta. Przedmiotowa nawierzchnia nie powinna ulec zniszczeniu z powodu okresowego zalewania wodą w przeciwieństwie do proponowanych materiałów sypkich typu żwir, szuter, które ulegałyby każdorazowemu wymywaniu podczas wezbrań Rudawy. Pozostała infrastruktura w postaci obiektów małej architektury została zlokalizowana na koronie wałów lub w miejscach, gdzie prędkość przepływu wody podczas wystąpienia jej z koryta rzeki jest wolniejsza. Ponadto, zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.
64	<i>Wiadomo co z planami Wód Polskich odnośnie Rudawy w ramach aktualizacji Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym (planowane było poszerzenie wałów)?</i>	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”. Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.
65	<i>Ta infrastruktura zostanie na 100% bardzo szybko zniszczona – to jest pewne. Proszę przypomnieć sobie ostatnie ulewy i wystąpienia wód Rudawy z koryta.</i>	Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie posiada doświadczenia związane z zniszczeniami infrastruktury na skutek ulew przy rzece Wildze. Obiekty małej architektury oraz nawierzchnia stanowią elementy wymagające stałych działań konserwacyjnych oraz napraw. Niemniej jednak znaczące zniszczenia tychże elementów występują niezwykle rzadko. W ramach bieżącego utrzymania tego typu obiekty wymagają zazwyczaj niewielkich napraw.
66	<i>Nie chcecie Państwo ptaków i innych zwierząt</i>	Samo zwiększenie ilości użytkowników na przedmiotowym terenie nie wpłynie negatywnie na występującą tam faunę, a sposób kultury użytkowania tychże obszarów. Niezależnie od realizacji przedmiotowej

	zwiększając intensyfikację ruchu na tym terenie	inwestycji pojawiają się osoby niszczące oraz niszczące przyrodę. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie coraz częściej odnotowuje tendencję, w której można zaobserwować zmniejszenie niepożądanych zachowań i zniszczeń w miejscach udostępnionych mieszkańcom miasta oraz innym użytkownikom. Akty wandalizmu oraz brak poszanowania przyrody (dzikie wysypiska śmieci, podpalenia) występują najczęściej w miejscach niedostępnych dla użytkowników.
67	Udostępnienie tego terenu bardzo dużej liczbie mieszkańców w jednym czasie oznacza wycofanie flory i fauny zamieszkującej ten teren.	Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy. Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” teren w bezpośrednim sąsiedztwie zachowanego lasu łęgowego został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”</i> .
68	Zanieczyszczenie obszaru łęgowego ptactwa światłem (ZZM planuje budowę oświetlenia) ma skutki podobne do tego, jakie niesie zanieczyszczenie smogiem	Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.
69	To żadne Błonia nad Rudawą- w politykach miejskich teren ten nazywany jest Łąkami nad Rudawą i został on wyznaczony do objęcia prawną ochroną w postaci użytku ekologicznego. Na terenie tym występuje niezliczona ilość gatunków zwierząt i roślin w tym tych objętych pełną	Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywalu powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego. Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”</i> . Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

	ochroną (zagrożonych wyginieciem). Jest to bezcenny obszar łęgowy dla ptactwa wodnego.	
70	Pomysł bardzo mi się podoba. Kiedy jest szansa na realizację?	W związku z czasochłonnymi procedurami dotyczącymi uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, a następnie uzyskania pozwolenia na budowę Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie nie jest w stanie obecnie podać dokładnej daty terminu realizacji przedmiotowej inwestycji. Optymalnym założeniem jest rozpoczęcie budowy w roku 2022, natomiast jej zakończenie w roku 2023. Szczegółowe terminy zostaną podane po podpisaniu umowy z Wykonawcą robót budowlanych wyłonionego w drodze przetargu.
71	Proszę o podanie konkretnych terminów (dat) realizacji poszczególnych etapów tego projektu.	W związku z czasochłonnymi procedurami dotyczącymi uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, a następnie uzyskania pozwolenia na budowę Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie nie jest w stanie obecnie podać dokładnej daty terminu realizacji przedmiotowej inwestycji. Optymalnym założeniem jest rozpoczęcie budowy w roku 2022, natomiast jej zakończenie w roku 2023. Szczegółowe terminy zostaną podane po podpisaniu umowy z Wykonawcą robót budowlanych wyłonionego w drodze przetargu.
72	To nie jest przypadkiem suchy polder przeciwpowodziowy?	Jest to teren zalewowy znajdujący się w międzywalu Rudawy. Na co dzień obszar ten funkcjonuje i w dalszym ciągu będzie funkcjonował podobnie jak dolne bulwary Wisły, czyli jako obszar ogólnodostępny na cele rekreacyjne. Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”</i> .
73	W jaki sposób uwagi mieszkańców zebrane w procesie konsultacji zostaną przełożone na projekt? Co będzie decydować o zasadności danej uwagi? Ilość głosów, czy subiektywna ocena ZZM/	Podsumowane zostaną wszelkie uwagi dostarczone w wyznaczonym terminie za pośrednictwem formularzy konsultacyjnych, uwag przekazanych podczas spotkania konsultacyjnego i dyżuru telefonicznego. Zmiany projektowe zostaną wprowadzone na podstawie przekazanych uwag, których realizacja możliwa jest w I etapie inwestycji dotyczącej zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”. Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

		<p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Ze względu na uwagi mieszkańców, w projekcie zrezygnowano z oświetlenia ścieżki.</p>
74	<p><i>Na jak długo zatem planuje się „prowizorkę” za ok. 6,5 mln złotych wg prezentacji?</i></p>	<p>Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>Opierając się na informacjach uzyskanych od Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie planowana realizacja inwestycji modernizacji wałów przeciwpowodziowych Rudawy nie jest inwestycja możliwą do realizacji w ciągu najbliższych kilku lat – jest to dłuższa perspektywa czasowa (nawet 10-15 lat). Część infrastruktury, która powstanie w trakcie realizacji inwestycji Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie nie stoi w kolizji z przyszłym remontem wału.</p>
75	<p><i>Jaki dokładnie status będzie miała ścieżka w świetle przepisów o infrastrukturze rowerowej i przepisów ruchu rowerowego?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180</p>

		<p>w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.</p> <p>Z uwagi na szerokość planowanej ścieżki kwestia oznakowania infrastruktury pozostaje jeszcze do ustalenia.</p>
<p>76</p>	<p><i>Nikt z Państwa nie wyraził w swoich odpowiedziach jakichkolwiek alternatyw. To spotkanie to promocja gotowego projektu. Jakie mamy alternatywy? Czy ZZM dopuszcza jakiegokolwiek alternatywy, czy uznaje, że zna teren najlepiej, a głos mieszkańców nie ma znaczenia?</i></p>	<p>Podsumowane zostaną wszelkie uwagi dostarczone w wyznaczonym terminie za pośrednictwem formularzy konsultacyjnych, uwag przekazanych podczas spotkania konsultacyjnego i dyżuru telefonicznego. Zmiany projektowe zostaną wprowadzone na podstawie przekazanych uwag, których realizacja możliwa jest w I etapie inwestycji dotyczącej zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.</p> <p>Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia</p>

		<p>mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Zazwyczaj konsultacje społeczne przeprowadzane są na etapie przedprojektowym tak, aby pozyskać uwagi od mieszkańców. Obecnie realizowany jest I etap zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, którego ingerencja w istniejące zagospodarowanie jest minimalne. W związku z powyższym, konsultacje społeczne dotyczące tego obszaru nie były planowane, a Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przystąpił do prac projektowych. Ostatecznie podjęto jednak decyzję o przeprowadzeniu konsultacji społecznych, ponieważ mieszkańcy wyrazili chęć zgłoszenia swoich uwag po publikacji w internecie projektu budowlanego nowego zagospodarowania terenu. Tut. Jednostka zebrała uwagi mieszkańców w celu zrealizowania postulatów mieszkańców w I lub II etapie projektu w zależności od zgłaszanej uwagi.</p>
77	<p><i>Bardzo dobrze, że miasto zachęca do ruchu rowerowego zamiast samochodowego. Serio ktoś jest przeciw?</i></p>	<p>Dziękujemy za przekazaną uwagę.</p>
78	<p><i>Czy zaproponowany plan jest oparty na ekspertyzie niezależnych specjalistów – przyrodników?</i></p>	<p>Przedmiotowy projekt został opracowany przez specjalistów w dziedzinie ochrony przyrody i zagospodarowania terenów zieleni.</p>
79	<p><i>Ulica Mydlnicka jest w fatalnym stanie. Czy zamierzacie Państwo jakoś połączyć obie inwestycje?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p>

		<p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
80	<i>Drewniane pomosty Panie Łukaszu? Takich rozwiązań nie ma nad Wisłą...</i>	Dziękujemy za przekazaną uwagę.
81	<i>Dlaczego ZZM od razu nie robi ostatecznej wersji projektu, ze zmianą kładki i przejścia przy ul. Na Błonie, tylko wydaje pieniądze mieszkańcom na coś, co i tak będzie zmienione?</i>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji,</p>

		zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.
82	<i>Dlaczego ZZM nie realizuje planu miasta, czyli Velo Rudawa, szutrowa droga północnym wałem, do 12km/h dla rowerzystów. Takie są założenia Velo Rudawa, które stworzyło miasto.</i>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”. Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
83	<i>Czy deweloperzy będą zmuszeni</i>	Wały rzeki Rudawy powinny stanowić przestrzeń publiczną ogólnodostępną. Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18

	<p>opuścić dostęp do rzeki, ponieważ wszystkie nowe inwestycje całkowicie uszczelniają rzekę przed równoległymi drogami?</p>	<p>Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”.</i></p>
<p>84</p>	<p>Mają Państwo projekt, swoje pomysły. To jest spotkanie informacyjne, a nie konsultacje. Bo na co właściwie mamy wpływ? Co możemy zmienić?</p>	<p>Podsumowane zostaną wszelkie uwagi dostarczone w wyznaczonym terminie za pośrednictwem formularzy konsultacyjnych, uwag przekazanych podczas spotkania konsultacyjnego i dyżuru telefonicznego. Zmiany projektowe zostaną wprowadzone na podstawie przekazanych uwag, których realizacja możliwa jest w I etapie inwestycji dotyczącej zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.</p> <p>Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Zazwyczaj konsultacje społeczne przeprowadzane są na etapie przedprojektowym tak, aby pozyskać uwagi od mieszkańców. Obecnie realizowany jest I etap zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, którego ingerencja w istniejące zagospodarowanie jest minimalne. W związku z powyższym, konsultacje społeczne dotyczące tego obszaru nie były planowane, a Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przystąpił do prac projektowych. Ostatecznie podjęto jednak decyzję o przeprowadzeniu konsultacji społecznych, ponieważ mieszkańcy wyrazili chęć zgłoszenia swoich uwag po publikacji w internecie projektu budowlanego nowego zagospodarowania terenu. Tut. Jednostka zebrała uwagi mieszkańców w celu zrealizowania postulatów mieszkańców</p>

		<p>w I lub II etapie projektu w zależności od zgłaszanej uwagi.</p> <p>Ze względu na uwagi mieszkańców, w projekcie zrezygnowano z oświetlenia ścieżki.</p>
85	<p><i>Jakie wnioski ZZM wyciągnął z projektu realizowanego przy rzece Wilga? Realizacji, która spotkała się z falą krytyki mieszkańców miasta.</i></p>	<p>Większość mieszkańców jest zadowolona z realizacji nowego parku. Sposób użytkowania parku jest bezsprzecznym dowodem na to, iż inwestycja była konieczna do przeprowadzania i powinna być kontynuowana na dalszych odcinkach rzeki Wilgi. Z parku rzeczno zniknęły akty wandalizmu (dzikie wysypiska śmieci, niszczenie roślinności), w zamian za to pojawiły się nowe zachowania - wypoczywający mieszkańcy w różnych grupach wiekowych. Zapewnienie dostępności do terenów zieleni prowadzi do zwiększenia aktywności mieszkańców, co pozytywnie wpływa na ich zdrowie fizyczne i psychiczne.</p>
86	<p><i>Proszę o wskazanie jakiegokolwiek alternatywy dla jakiegokolwiek elementu aktualnego projektu.</i></p>	<p>Podsumowane zostaną wszelkie uwagi dostarczone w wyznaczonym terminie za pośrednictwem formularzy konsultacyjnych, uwag przekazanych podczas spotkania konsultacyjnego i dyżuru telefonicznego. Zmiany projektowe zostaną wprowadzone na podstawie przekazanych uwag, których realizacja możliwa jest w I etapie inwestycji dotyczącej zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy.</p> <p>Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Zazwyczaj konsultacje społeczne przeprowadzane są na etapie przedprojektowym tak, aby pozyskać uwagi od mieszkańców. Obecnie realizowany jest I etap zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, którego ingerencja w istniejące zagospodarowanie jest minimalne. W związku z powyższym, konsultacje społeczne dotyczące tego obszaru nie były planowane, a Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przystąpił do</p>

		<p>prac projektowych. Ostatecznie podjęto jednak decyzję o przeprowadzeniu konsultacji społecznych, ponieważ mieszkańcy wyrazili chęć zgłoszenia swoich uwag po publikacji w internecie projektu budowlanego nowego zagospodarowania terenu. Tut. Jednostka zebrała uwagi mieszkańców w celu zrealizowania postulatów mieszkańców w I lub II etapie projektu w zależności od zgłaszanej uwagi.</p> <p>Ze względu na uwagi mieszkańców, w projekcie zrezygnowano z oświetlenia ścieżki.</p>
87	<p>Wody Polskie chcą modernizować te wały. Czy będzie tak, że wydamy przynajmniej 7 mln, a potem Wody Polskie to zaorają?</p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000- 0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
88	<p>Taniej byłoby wytyczyć bezpieczne przejście dla pieszych przez ul. Jesionową zamiast puszczać ścieżkę dołem,</p>	<p>Zgodnie z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych, część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu) obowiązujące od 02.03.2021 r., rekomendowane przez Ministra Infrastruktury w dniu 2 marca 2021 r. (DDP-4.0600.4.2021) odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem powinna być nie mniejsza niż wskazana w poniższej tabeli:</p>

	<p>gdzie będzie ciągle zalewana. Skorzystaliby też na tym lokalni mieszkańcy. Dlaczego nie zostało to wzięte pod uwagę?</p>	<p>Tab. 9.2.1.2. Odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem L_w [m] dla czasu reakcji i percepcji kierowcy $T_{kr} = 2,00$ s oraz opóźnienia pojazdu w czasie hamowania $d = 3,60$ m/s²</p> <table border="1" data-bbox="523 190 1385 409"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]</th> <th colspan="7">Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]</th> </tr> <tr> <th>-6</th> <th>-4</th> <th>-2</th> <th>0</th> <th>2</th> <th>4</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30</td> <td>30</td> <td>29</td> <td>29</td> <td>28</td> <td>28</td> <td>27</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>45</td> <td>43</td> <td>42</td> <td>41</td> <td>40</td> <td>40</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>50</td> <td>62</td> <td>60</td> <td>58</td> <td>56</td> <td>55</td> <td>54</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>81</td> <td>79</td> <td>76</td> <td>74</td> <td>72</td> <td>70</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>104</td> <td>100</td> <td>96</td> <td>93</td> <td>90</td> <td>88</td> <td>86</td> </tr> </tbody> </table> <p>źródło: https://www.malopolska.uw.gov.pl/doc/Projektowanie%20prze%C5%9B%C4%87%20dla%20pieszych%20WR-D-41-3.pdf W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej, obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej. Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywała kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków. Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.</p>	Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]	Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]							-6	-4	-2	0	2	4	6	30	30	29	29	28	28	27	27	40	45	43	42	41	40	40	39	50	62	60	58	56	55	54	53	60	81	79	76	74	72	70	68	70	104	100	96	93	90	88	86
Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]	Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]																																																								
	-6	-4	-2	0	2	4	6																																																		
30	30	29	29	28	28	27	27																																																		
40	45	43	42	41	40	40	39																																																		
50	62	60	58	56	55	54	53																																																		
60	81	79	76	74	72	70	68																																																		
70	104	100	96	93	90	88	86																																																		
<p>89</p>	<p>Ścieżka może przebiegać wałem północnym – bezpiecznym nawet podczas powodzi.</p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się</p>																																																							

		<p>z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
90	<p><i>Ul. Mydlnicka jest bardzo niebezpieczna. Częściowe utwardzenie wałów pozwoli pieszym i rowerzystą bezpiecznie przedostać się od strony Hamerni do Błot, omijając ul. Mydlnicką.</i></p>	<p>Dziękujemy za przekazaną uwagę.</p>
91	<p><i>Z punktu widzenia osoby niepełnosprawnej, nie widzę różnicy pomiędzy szutrem oraz błotem.</i></p>	<p>Planowana inwestycja przewiduje zastosowanie nawierzchni wylewanych, przepuszczalnych np. betonu lub asfaltu jamistego wykonanych z kruszywa, będącego materiałem przepuszczalnym dla wody. Projekt zakłada wprowadzenie najazdów w miejscach, gdzie ścieżka schodzi z korony wału do międzywału. Założenia projektowe są zgodne z obowiązującymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego oraz zapewniają dostępność dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.</p>
92	<p><i>Utwardzenie tak, beton lub asfalt nie. Poza tym wzdłuż wałów biegną lokalne ulice, które już dzisiaj służą rowerzystom, tylko brakuje łączników, pozwalających na ciągły przejazd.</i></p>	<p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywału będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylwane np. beton lub asfalt jamisty. Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię,</p>

		<p>Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryskiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”. Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>93</p>	<p><i>Np. od Jesionowej do Piastowskiej istnieje lub jest przewidziana do realizacji ulica asfaltowa po południowej stronie wału.</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryskiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”. Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób</p>

		<p>wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Obecnie na wnioskowanym fragmencie zastał przewidziany utwardzony odcinek prawego wału rzeki Rudawy od ul. Jesionowej do kładki nad rzeką zlokalizowanej przy ul. Korbutowej.</p>
94	<p><i>Tłumaczenia, że aby zlikwidować wysypiska trzeba zrobić ingerencję i udostępnienie terenu to kuriozum. Wstyd, że takie osoby zajmują się zielenią.</i></p>	<p>Dziękujemy za przekazaną uwagę.</p> <p>Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie coraz częściej odnotowuje tendencję, w której można zaobserwować zmniejszenie niepożądanych zachowań i zniszczeń w miejscach udostępnionych mieszkańcom miasta oraz innym użytkownikom. Takim przykładem jest nowy park wzdłuż rzeki Wilgi czy ścieżki w lasach miejskich. Na terenie Krakowa, akty wandalizmu oraz brak poszanowania przyrody (dzikie wysypiska śmieci, podpalenia) występują najczęściej w miejscach niedostępnych dla użytkowników</p>
95	<p><i>Zupełnie przypadkiem dowiedziałem się o tym spotkaniu od sąsiada i zarejestrowałem w ostatniej chwili...Co poszło nie tak z komunikacją do mieszkańców dzielnicy? Mieszkam przy ul. Odlewniczej i chcę w przyszłości być poinformowany z wyprzedzeniem.</i></p>	<p>Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wysłał na skrzynki elektroniczne wszystkich dzielnic miasta Krakowa zaproszenie do wzięcia udziału w przedmiotowych konsultacjach społecznych. Ponadto powyższe informacje zostały zamieszczone również:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ na stronie internetowej www.obywatelski.krakow.pl, w zakładce <i>Konsultacje społeczne</i> › <i>Aktualności</i> ✓ na stronie internetowej www.zzm.krakow.pl, w zakładce <i>Aktualności</i> › <i>Zagospodarowanie terenów wzdłuż rzeki Rudawy - konsultacje społeczne</i> ✓ Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa ✓ na stronie internetowej www.dzielnica5.krakow.pl ✓ na stronie internetowej www.dzielnica7.krakow.pl ✓ na stronie internetowej www.kmr.org.pl, w zakładce <i>Aktualności</i> › <i>Zagospodarowanie Wałów Rudawy - konsultacje</i> ✓ na portalu społecznościowym Facebook - Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, Miejskie Centrum Dialogu oraz Velo Małopolska ✓ na portalu społecznościowym Instagram - Miejskie Centrum Dialogu.
96	<p><i>Czy nie prościej i mniej kontrowersyjnie byłoby puścić tę trasę rowerową wzdłuż planowanej trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa</p>

		<p>obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
97	<p><i>Po co nawierzchnia przepuszczalna, jak wał ma właśnie nie przepuszczać wody? Nie lepiej zaoszczędzić na nawierzchni (zrobić ją po prostu asfaltową) i wykonać tą kładkę, przez którą projekt przerzuca się niepotrzebnie z lewego brzegu na drugi?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia</p>

		<p>mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Ponadto, wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywała będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki są przepuszczalne nawierzchnie wylewane np. beton lub asfalt jamisty.</p>
<p>98</p>	<p><i>Jeśli nie da się wybudować w takim razie nowego obiektu mostowego, to czy nie lepiej po prostu zrezygnować z separacji od ruchu samochodowego i ten krótki kawałek puścić po ul. Jesionowej? Ale pozostać dzięki temu na lewym (północnym) wale non stop.</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.</p> <p>W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów</p>

		<p>komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Obecnie ulica Jesionowa nie spełnia wystarczających wymagań, aby móc w sposób bezpieczny przeprowadzić wzdłuż niej ruch pieszo-rowerowy stanowiący kontynuację planowanej trasy.</p>
<p>99</p>	<p><i>Jaki jest sens dobudowywać ścieżki do istniejącej, rozsypującej się infrastruktury jaką są obecne kładki? Nie lepiej współpracować z zarządcą kładek, aby powstały nowe, które i tak są potrzebne?</i></p>	<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane</p>

		ponownej dyskusji.
100	Fragment z ZW.3 z Hamerni wymaga zapewnienia: 1) rozwiązań technicznych dla poruszania się osób ze szczególnymi potrzebami (w tym z dysfunkcją wzroku); 2) rozwiązań technologicznych wspomagających i poprawiających warunki wzrostu drzew i krzewów	Planowana inwestycja przewiduje zastosowanie przepuszczalnej nawierzchni wylewanej np. betonu lub asfaltu jamistego wykonanego z kruszywa, będącego materiałem przepuszczalnym dla wody. Projekt zakłada wprowadzenie najazdów w miejscach, gdzie ścieżka schodzi z korony wału do międzywala. Założenia projektowe są zgodne z obowiązującymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego oraz zapewniają dostępność dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Rozwiązania projektowe nie wpłyną negatywnie na warunki wzrostu drzew i krzewów.

2. FORMULARZE KONSULTACYJNE – TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU

Nr formularza	Treść uwagi/wniosku (zachowano oryginalne brzmienie i pisownię)
1.	<ul style="list-style-type: none"> - Droga dla rowerów prowadząca jednym, lewym (północnym) wałem rzeki Rudawy jest wpisana w dokumenty planistyczne miasta (MPZP, Studium tras rowerowych), jako jedna z głównych tras rowerowych i winna być poprowadzona wyłącznie tymże wałem - Ruch rowerowy powinien być ograniczony do wałów i mostków/kładek nad Rudawą, a w szczególności nie powinien być dopuszczony na obszarze międzywala, celem uniknięcia konfliktów pomiędzy różnymi grupami użytkowników terenu w tym pieszych, rowerzystów czy osób z niepełnosprawnościami - Wszystkie ścieżki, zarówno na wale, jak i w obszarze międzywala powinny być wykonane z materiałów naturalnych, gwarantujących zachowanie walorów krajobrazowych i przyrodniczych. Niedopuszczalne jest używanie betonu w jakiegokolwiek postaci, zarówno lanego lub w formie płyt, cementowego czy jamistego. Wnoskujemy o użycie szutru jako podstawowego budulca ścieżek. - Należy zaplanować budowę nowych kładek pieszo-rowerowych nad Rudawą w miejsce istniejących przy ulicy Becka i Korbutowej, zgodnie z MPZP. Obecnie kładki nie spełniają żadnych standardów. Z tego też powodu żadna ścieżka nie powinna być realizowana w oparciu o istniejące kładki. - Obszar ograniczony wałami, ulicami Jesionową i Nad Zalewem winien zostać przeznaczony na cele potencjalnego użytku ekologicznego i ograniczenie wszelkich inwestycji do wytyczenia i utwardzenia istniejących ścieżek tylko na potrzeby pieszych (zgodnie z wytycznymi i uwagami zawartymi we wniosku o ustanowienie użytku ekologicznego 'Łąki nad Rudawą' złożonego w dniu 12 października br. Do Rady Miasta Krakowa). - Całkowitej rezygnacji z budowy oświetlenia na wałach i międzywale celem ochrony obszaru przed zanieczyszczeniem światłem (teren o wyjątkowych walorach przyrodniczo-ekologicznych, będący miejscem bytowania wielu gatunków zwierząt prowadzących nocny tryb życia). Istotne odcinki mają lub powinny mieć oświetlenie z poziomu ulic biegnących wzdłuż wałów. - Całkowita rezygnacja z budowy placów zabaw, zewnętrznych siłowni czy obiektów małej architektury, które miałyby znaczący wpływ na zmianę charakteru miejsca jako naturalnej ostoji przyrody.

Podjęcie wszelkich dostępnych środków zarówno na etapie projektowania jak i realizacji inwestycji celem maksymalnego zabezpieczenia potrzeb przyrodniczych w tym potrzeb gatunków zwierząt i roślin zamieszkujących i występujących na przedmiotowym terenie.

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.

W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rieczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łąkowego.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy

- | | |
|----|--|
| 2. | <p><i>Uważam za bardzo ważne:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Zachowanie obecnego charakteru tych terenów, naturalnego, bez betonu i rzucającej się w oczy infrastruktury</i>- <i>zapewnienie bezpieczeństwa osobom pieszym i jeżdżącym na rowerach rekreacyjnie i dziećmi – ograniczenia dla hulajnóg elektrycznych, trenujących kolarzy itp.</i> |
|----|--|

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność

w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty. Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego. Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

3. *Wnioskuje o zagospodarowanie brzegu rzeki Rudawy, stworzenie ścieżek rowerowych, a równocześnie zadbanie o okoliczną przyrodę.*

Odpowiedź ZZM:

Dziękujemy za przekazaną uwagę.

4. *1. Popieram jak najszybsze wykonanie drogi rowerowej na wałach Rudawy
2. Nawierzchnia powinna zapewniać komfortową jazdę rowerem
3. Nawierzchnia powinna być odporna na ekstremalne warunki pogodowe – ulewne deszcze
4. Popieram pomysł strefy wypoczynku na terenie pomiędzy ul. Jesionową, a ul. Nad Zalewem
5. Wnioskuje o połączenie drogi rowerowej z istniejącymi ulicami:
- Nad Zalewem
- zjazd z mostku drewnianego na ul. Becka
- zjazd z mostu przy ul. Zakliki
6. Wnioskuje o nieuwzględnianie żadnych barier ochronnych, żeby nie psuć krajobrazu*

Odpowiedź ZZM:

Dziękujemy za przekazaną uwagę.

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500-9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia

doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.
Przedmiotowy projekt nie przewiduje wykorzystania takiej infrastruktury jak biało-czerwone metalowe słupki.

- 5.
- 1) Projekt za 6 mln PLN, a w trakcie spotkania on-line dla mieszkańców w dniu 12 października 2021 niejednokrotnie mówiło się, że będzie to rozwiązanie tymczasowe, bo coś by się przydało zrobić, żeby te wały stały się bardziej przystępne dla mieszkańców. Jestem zdania, aby projektować rozwiązania docelowe i stopniowo je wykonywać, zgodnie z przyznanym budżetem. Np. z jednej strony ścieżka pieszka, z drugiej trasa rowerowa.
 - 2) Projektowana ścieżka, jednostronna, wzdłuż koryta rzeki nie będzie miała statusu ścieżki pieszo- rowerowej, bo nie ma wystarczająco dużo miejsca (wg prawa absolutne minimum to 2.5m) - sama jeżdżę rowerem i wiem, że frustrujące jest nawigowanie między pieszymi. Jeżeli stan nawierzchni będzie temu sprzyjać, to trudno będzie wymagać od rowerzystów, aby respektowali pieszych, ludzi z wózkami, siedzących przy planowanych ławkach.
 - 3) Nie podoba mi się wersja z płytami betonowymi, ciągle beton i beton. Niech będzie żwirek, tak jak teraz. Będzie naturalniej.
 - 4) Prowadzenie ścieżki pod mostem przy Jesionowej - po pierwsze, mieszkam obok, ten teren jest regularnie zalewany, szkoda pieniędzy na infrastrukturę. Po drugie, nie widzę jak by to miało być zintegrowane z ul. Na błonie i Jesionową, skąd ludzie przyjeżdżają na rowerach (swoją drogą, brak połączenia istniejącej ścieżki rowerowej -przez os. Widok i ul. Filtrowej, z wałami nad Rudawą).
 - 5) Czy brana jest pod uwagę możliwość powstania trasy balickiej? To są te same tereny, w zależności od przyjętego wariantu, może być kolizja co do zagospodarowania terenu.
 - 6) „błonia nad rudawą” - jeżeli miejsce ma pozostać naturalne, spokojne, to proszę tam nie robić strefy wypoczynku, rekreacji, placu zabaw, ze stolikami, koszami, światłami itd. Ludzie ≠ natura.

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.

W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się

z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszego zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wmywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jest nawierzchnia przepuszczalna, wylewana np. beton lub asfalt jamisty.

Zgodnie z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych, część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu) obowiązujące od 02.03.2021 r., rekomendowane przez Ministra Infrastruktury w dniu 2 marca 2021 r. (DDP-4.0600.4.2021) odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem powinna być nie mniejsza niż wskazana w poniższej tabeli:

Tab. 9.2.1.2. Odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem L_w [m] dla czasu reakcji i percepcji kierowcy $T_{pr} = 2,00$ s oraz opóźnienia pojazdu w czasie hamowania $d = 3,60$ m/s²

Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]	Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]						
	-6	-4	-2	0	2	4	6
30	30	29	29	28	28	27	27
40	45	43	42	41	40	40	39
50	62	60	58	56	55	54	53
60	81	79	76	74	72	70	68
70	104	100	96	93	90	88	86

źródło:

<https://www.malopolska.uw.gov.pl/doc/Projektowanie%20przej%C5%9B%C4%87%20dla%20pieszych%20WR-D-41-3.pdf>

W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej, obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej.

Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywał kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków.

Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.

Tut. jednostka pozostanie w kontakcie z projektantami Trasy Balickiej. Sposób połączenia obydwu inwestycji zostanie poddany dyskusji oraz zostanie wybrane najbardziej optymalne rozwiązanie. Planowana inwestycja wzdłuż wałów Rudawy nie ma wpływu na realizację Trasy Balickiej. Niezależnie od powyższego, w koncepcji trasy Balickiej przedmiotowa ścieżka została

w niej ujęta i jest zaplanowane połączenie pomiędzy ścieżką nad Rudawą a komunikacją pieszą i rowerową wzdłuż trasy Balickiej.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łąkowego.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

6. *Urok ścieżki pieszo-rowerowej prowadzącej wałem Rudawy nie polega na szybkości ale jej walorach przyrodniczych, dlatego postuluję:*
- zachowanie na wale szutrowej nawierzchni, która wymusza wolniejszą jazdę i wzajemny szacunek pieszych i rowerzystów;
 - przeprowadzenie takiej trasy rekreacyjnej tylko północnym wałem Rudawy;
 - rezygnację z instalacji oświetlenia ścieżki;
 - utworzenie i ochronę użytku ekologicznego łąki Rudawy na obszarze międzywala, pomiędzy ulicami Jesionową i Nad Zalewem.
- Szybka trasę rowerową służącą przemieszczaniu się należy wytyczyć biegnącymi wzdłuż wałów ulicami. Ważne jest też ułatwienie rowerzystom przejazdu przez prostopadłe ulice, na których jest spory ruch samochodowy*

Odpowiedź ZZM:

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz

z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczygllice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.

W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywalu powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

7.	<p>W nawiązaniu do planów zagospodarowania terenów przyległych do rzeki Rudawy pragnę przedstawić następujące uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Od 2018 r. obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego DOLINA RUDAWY uzasadnieniem do stworzenia tego planu było „zabezpieczenie cennych terenów zielonych wzdłuż rzeki Rudawy” w związku z wejściem w życie tego planu tereny bezpośrednio przylegające do rzeki Rudawy nie powinny być zamieniane, a tym bardziej nie powinno się wprowadzać na te tereny betonowych lub asfaltowych ścieżek, czy chodników.- Planowana betonowa ścieżka na odcinku od ul. Jesionowej do ul. Nad Zalewem (Plan sytuacyjny, Arkusz nr 5) stoi w sprzeczności z Planem Zagospodarowania Dolina Rudawy, wg. którego teren ZP.12 to „obszar lasu łęgowego - obszar o najwyższych
----	--

<p>walorach przyrodniczych, który powinien być uwzględniony przy realizacji zagospodarowania”.</p> <ul style="list-style-type: none">- Jako mieszkaniec przyległych terenów mogę zapewnić, że infrastruktura stworzona pomiędzy wałami będzie narażona na uszkodzenia, ponieważ teren ten zalewany podczas okresów podniesionego poziomu wody (w roku 2021 dotychczas dwukrotnie) z pewnością będzie generować wysokie koszty przyszłego utrzymania ścieżek, którymi obciążani będą podatnicy.- Jako mieszkaniec przyległych terenów wiem, iż tradycyjnie rowerzyści wykorzystywali północny wał rowerowy. Nie ma żadnego uzasadnienia, aby przenosić nawet częściowo ścieżkę na wał południowy- Most drewniany na rzece Rudawie przy ulicy Becka jest w złym stanie technicznym (ostatnio przeprowadzono naprawę balustrad), jest również zbyt wąski aby planować na nim ruch pieszego i rowerowego, nie powinien być uwzględniany w ciągu ścieżki rowerowej.- Rowerzyści bez ograniczeń wykorzystują aktualnie północny wał rzeki Rudawy, zarówno dorośli jak i dzieci. Wprowadzanie utwardzenia na tych ścieżkach nie wydaje się celowe ani uzasadnione.- Tereny przyległe do rzeki Rudawy są zasiedlone przez liczne zwierzęta m. in. bobry oraz owady np. ważki. Wprowadzenie dodatkowej infrastruktury z pewnością wpłynie lub zlikwiduje ich siedliska. <p><u>W związku z powyższymi uwagami wnioskuję, aby odstąpić od planów zagospodarowania terenów przy rzece Rudawie, ścieżkę rowerową wyznaczyć jak dotychczas na koronie północnego wału oraz aby nie tworzyć ścieżek lub chodników betonowych lub asfaltowych w Dolinie Rudawie.</u></p>
--

Odpowiedź ZZM:

Zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego. Planowana inwestycja nie stoi w sprzeczności z obowiązującymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty, wykonany z kruszywa, będący materiałem przepuszczalnym dla wody.

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz

z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.

W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

8.	<p>Nasze postulaty:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Budowa szutrowej pieszo-rowerowej trasy zgodnie z przebiegiem Velo Rudawa i planami miejskimi tylko północnym wałem.2. Wytyczenie komunikacyjnych tras rowerowych wzdłuż ulic biegnących w sąsiedztwie wałów wraz z budową i remontem asfaltowych podjazdów.3. Budowa nowych kładek pieszo-rowerowych w reejonie ul. Korbutowej i Becka4. Rezygnacja z budowy oświetlenia wzdłuż trasy rekreacyjnej5. Utworzenie i ochrona użytku ekologicznego Łąki Rudawy na obszarze międzywała pomiędzy ul. Jesionową i Nad Zalewem. <p>Główne wady projektu:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zabetonowanie wałów, polderów i terenów nadrzecznych2. Skonfliktowanie pieszych i rowerzystów, planowanie ścieżki starymi kładkami3. Szkodliwa ingerencja w tereny potencjalnego użytku ekologicznego4. Zanieczyszczenie terenów przyrodniczych oświetleniem
----	---

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także

uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy.

W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywalu powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rieczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

9. Wybetonowanie ścieżki wzdłuż rzeki Rudawy spowoduje znaczący wzrost ruchu

	<p>rowerowego, który będzie niebezpieczny dla dzieci, zwierząt i mieszkańców chcących w ciszy i spokoju spacerować bez ryzyka potrącenia przez szybko jadących rowerzystów.</p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.</p>	
<p>10.</p>	<p><i>Nie chcemy betonu na wałach Rudawy – ścieżka szutrowa będzie najbardziej odpowiednia. Oświetlenie jest zbędne. Przydałyby się kładki dla pieszych i rowerzystów w rejonie Jesionowej i Korbutowej. Postuluję o utworzenie użytku ekologicznego na łące od Jesionowej do Nad Zalewem.</i></p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p>	

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwia się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejskowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

11.

*Jestem mieszkanką dzielnicy Zwierzyniec i regularnie korzystam ze ścieżki nad wałami rzeki Rudawy zarówno jako rowerzystka, jak i w celach spacerowych. Całym sercem wspieram inicjatywy dążące do rozbudowania infrastruktury rowerowej miasta, **ale nie kosztem cennych przyrodniczo miejsc**. Pomysł na wybudowanie ścieżki rowerowej na wałach Rudawy na odcinku Piastowska-Zakliki, uważam za chybiony z następujących powodów:*

- *Betonowa/asfaltowa nawierzchnia ścieżki przyczyni się do wzmożonej prędkości rowerów i hulajnóg, co z pewnością utrudni korzystanie z tej drogi osobom spacerującym szczególnie rodzicom z małymi dziećmi, czy osobom wyprowadzającym psy*
- *Niepowtarzalny, dziki, naturalny charakter wałów Rudawy zostanie na zawsze*

	<p>utracony na rzecz „betonowej ścieżki” Apeluję o przemyślenie tego pomysłu i wprowadzenia alternatywnego rozwiązania, np. poprowadzenie trasy rowerowej wzdłuż ulicy Zarudawie lub ulicy Emaus i Becka – biegnących w dużej części wzdłuż wałów Rudawy.</p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.</p> <p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest przepuszczalna nawierzchnia wylewana np. beton jamisty.</p> <p>Zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”</i>. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.</p>	

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

12. *Zostawcie wały Rudawy w spokoju. Nie jest potrzebne wytyczanie na wałach żadnej ścieżki rowerowej. Jest szutrowa ścieżka na niej i to zupełnie wystarcza. Jeszcze może wylać asfalt na wałach Rudawy?? To już byłby zupełny absurd. Niech w tym Krakowie zostanie jeszcze coś nie wyasfaltowane i nie zabetonowane! To jak wygląda Kraków obecnie to paranoja – wszechobecny beton, wstrętne galerie handlowe z każdej strony miasta i zapchane autami nawet małe lokalne uliczki. Wstrętny stadion Wisły w pobliżu Rudawy, straszdyło nr 1 Krakowa. Zostawcie więc Rudawę, jej wały i przyległe ulice Becka, Emaus, Korbutowej, takie jakie są obecnie. Sam mieszkam tu, jeżdżę na rowerze i nie są mi potrzebne żadne asfaltowe ścieżki rowerowe, wolę naturę.*

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji

tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest przepuszczalna nawierzchnia wylewana np. beton jamisty.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

13. *Trasa powinna być szutrowa, przepuszczalna. Nie betonowa, nie asfaltowa! Nie powinno się tak brutalnie ingerować w tereny zielone, naturalne. Te tereny są miejscem, gdzie można spotkać wiele zwierząt dziko żyjących, w tym bobry, stada dzików, a nawet sarny. Dzikie przemieszczają się tam mniejszymi lub bardzo dużymi stadami nawet 15-20 sztuk (w tym lochy z młodymi) z Lasu Wolskiego, prawdopodobnie korzystają z dostępu do wody, jak też mają tam żerowiska po stronie południowej. To bezwzględnie przemawia za przeprowadzeniem trasy wyłącznie wałem północnym.*

Za absurdalny uważam pomysł poprowadzenia choćby nawet małych fragmentów trasy poniżej wału, czyli nisko przy korycie rzeki. Wpłyne to niekorzystnie na kontakt z naturą przez licznych pieszych. To właśnie przy korycie rzeki ludzie często rozkładają koce, to tutaj rodzice pomagają dzieciom obserwować i poznawać naturę. Nienaruszone otoczenie rzeki pełni istotną rolę rekreacyjną, edukacyjną i poznawczą. Jakakolwiek ingerencja w tym miejscu zniszczy bezpowrotnie kolejny taki obszar, których jest coraz mniej w agresywnie betonowanym mieście. Ewentualna trasa powinna przebiegać wyłącznie koroną wałów.

Absurdalna w moim odczuciu jest także propozycja oświetlenia trasy. W czasach, gdy coraz częściej mówi się m.in. o aspekcie śmiecenia światłem, ktoś uparczywie trzyma się rozwiązań z nieekologicznej epoki.

Odnosnie poprowadzenia trasy przez obecną kładkę na przedłużeniu ul. Korbutowej, nie wyobrażam sobie zupełnie mijania się rowerzystów z pieszymi oraz rowerzystów wzajemnie. W przypadku takiego spotkania w zasadzie najrozsądniej jest przepuścić osobę z przeciwka już znajdującą się na kładce. Myślałam, że ideą tworzenia trasy jest przyspieszenie i ułatwienie przejazdu rowerzystom. Ten pomysł skutecznie ten przejazd opóźni.

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwia się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. Zejścia ścieżki z wałów do międzywała wynikają z potrzeby bezpiecznego przejazdu pod ciągami komunikacji samochodowej. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji. Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywała będzie powodowało każdorazowe wmywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rieczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

14.

Uważam, że w dobie zmian klimatu, które obserwujemy także w Krakowie – wielodniowe fale tropikalnych upałów, nagłe ulewne burze, powodzie, podtopienia – należy zrobić wszystko, by zmniejszyć działanie człowieka na klimat. A to oznacza przede wszystkim zachowanie terenów zielonych, nie wycinanie drzew i nie betonowanie żadnych terenów przyrodniczych. Projekt ZZM jest sprzeczny z wiedzą o zmianach klimatycznych, sprzeczny z nowoczesną perspektywą na temat ochrony natury. To anachroniczne i piszę to jako inżynier, podejście do ochrony bezcennych miejsc, nie zagospodarowanych przez człowieka w centrum miasta. Dobrze wykonana droga z szutru posłuży kilkadziesiąt lat i rowerzystom, i biegaczom i spacerowiczom. Jeśli ktoś chce jechać po asfalcie, może jechać ulicami obok wałów.

Także pomysł oświetlenia nocą ścieżki na Wałach, ścieżki prowadzącej donikąd w nocy, bo nikt po niej nie chodzi, ani nie jeździ, bo Wola Justowska to dzielnica domów jednorodzinnych, ludzi starszych i poruszających się autami lub autobusami. Kraków do

	<p><i>tej pory nie oświetlił ścieżki do Tyńca, po której jeżdżą setki rowerzystów, dlaczego chce wydać 1,5 mln zł na oświetlenie martwej nocami drogi?</i></p> <p><i>Jako mgr inżynier elektryk uważam, że koszt zakupu to jedno, a koszt serwisu i utrzymania oświetlenia przerośnie możliwości ZYM w kolejnych latach i będziemy mieć tylko szczątkowe, nieestetyczne grzybki, o które ludzie będą się potykać.</i></p> <p><i>Także zrobienie kącika do rekreacji z oświetleniem i skrzynkami elektrycznymi na zalewowym polderze jest pomysłem kuriozalnym i zupełnie nieprzemyślanym. Inwestycja zniszczy się w kilka lat, zalewana co roku przed Rudawę, a ryzyko porażenia prądem ryb i zwierząt, być może też ludzi jest realne i nie może być lekceważone.</i></p> <p><i>Jestem więc przeciwko betonowaniu, oświetleniu i zabudowie na polderze,</i></p>
--	--

Odpowiedź ZYM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów

zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rieczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

15.	<i>Proszę nie betonować wałów nad Rudawą. Korzystniej będzie wybudować szutrową trasę pieszo-rowerową, zlokalizowaną na północnym wale Rudawy. Służyłaby ona celom rekreacyjnym. Natomiast komunikacyjne trasy rowerowe można wytyczyć wzdłuż ulic biegnących w sąsiedztwie wałów.</i>
------------	--

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

16.	<i>Brałam udział w konsultacjach on-line w dniu 12 października 2021 i jestem zadowolona z tego, co zostało zaprezentowane przez organizatorów. Zgadzam się z tym, że zmienia się Kraków, zmieniają się przyzwyczajenia mieszkańców i należy dostosować okolice Rudawy do dzisiejszych czasów. Zgadzam się, że dobrym pomysłem jest zrobienie nowej nawierzchni oraz oświetlenia.</i>
------------	---

	<p><i>Dojazd samochodem do centrum miasta będzie miał alternatywę lepszą, czyli dojazd czy dojście pieszo czy rowerem jeśli poprowadzona zostanie lepsza, stabilna i równa nawierzchnia. Zamiast obecnej, która robi się coraz gorsza. Zarasta, nierówna, a po deszczach pełna jest kałuż i błota. Bardzo często całą rodziną korzystamy z wałów Rudawy i uważamy, że nowa nawierzchnia i oświetlenie zgodne z propozycją miasta to bardzo dobry pomysł</i></p>
<p>Odpowiedź ZZM: Dziękujemy za przekazaną uwagę.</p>	
<p>17.</p>	<p><i>Nie rozumiem trwającego podejścia do betonowania wszystkiego czego się da, a tym bardziej terenów naturalnych. W wielu miastach w Europie, w tym w Polsce, jest tendencja odwrotna, do 'odbetonowywania' miast. Nie widzę potrzeby, a raczej tylko szkody, wylewania betonu czy kładzenia płyt betonowych pod ścieżkę rowerową w tak naturalnym miejscu - myślę, że wysypanie ubitego żwiru byłoby o wiele lepszym rozwiązaniem.</i></p> <p><i>Każda wersja, która nie rozwiązuje problemu połączenia ulic Na Błonie i Jesionowej z projektem ścieżki rowerowej mija się z celem - stamtąd napływa największy ruch rowerowy w tym rejonie, od mieszkańców całych Bronowic.</i></p> <p><i>Mieszkając przez wiele lat w krajach nordyckich gdzie widziałam różne rozwiązania łączenia aktywności fizycznej z naturą, nie wyobrażam sobie tworzenia 'stref relaksu' nad Rudawą i innymi odnogami Wisły. Po co stwarzać okazję do powstawania kolejnych śmietnisk, hałaśliwych miejsc? Ławka to i ówdzie jak najbardziej, ale cała infrastruktura rozrywkowa w takim miejscu jest przeciwko celowi projektu, czyli odpoczynku w spokoju i w naturze.</i></p> <p><i>Projekt kładek ma wyłącznie sens jeśli są one wymiarowe - dla rowerów i pieszych osobno.</i></p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań</p>	

	<p>w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.</p> <p>Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.</p> <p>Zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: <i>Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”</i>. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.</p> <p>Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie coraz częściej odnotowuje tendencję, w której można zaobserwować zmniejszenie niepożądanych zachowań i zniszczeń w miejscach udostępnionych mieszkańcom miasta oraz innym użytkownikom. Takim przykładem jest nowy park wzdłuż rzeki Wilgi czy ścieżki w lasach miejskich. Na terenie Krakowa, akty wandalizmu oraz brak poszanowania przyrody (dzikie wysypiska śmieci, podpalenia) występują najczęściej w miejscach niedostępnych dla użytkowników</p>
<p>18.</p>	<p><i>Treść formularza oraz informacje o zgłaszającym zostały ponownie przesłane (powielone). Treść oraz dane zgłaszającego identyczne jak w formularzu nr 8.</i></p>
<p>19.</p>	<p>Nie zgadzamy się na zabetonowanie wałów Rudawy: <i>NIE dla betonu - chcemy naturalny szuter, po którym też da się jeździć</i> <i>NIE dla lampek - chronimy przyrodę i nie wyrzucamy funduszy w błoto - obok Wałów są oświetlone ulice Emaus, Korbutowej, Zarudawie, Becka</i> <i>NIE dla kącika rekreacyjnego na zalewowym polderze - będzie co roku zalewany i nie wiadomo dla kogo mają być miejsca do grilla (nocny bywalcy) i dwie huśtawki rozplanowane w 36st upałach, to kolejne wyrzucone NASZE pieniądze.</i> <u><i>Rząd zbiera się za obcinanie dochodów samorządom w NOWYM ŁADZIE, a wy chcecie wydać kilka milionów.</i></u> <u><i>W dobie zmian klimatu susze, nagłe nawalne burze łatwiej się znosi w otoczeniu zieleni.</i></u> <u><i>Dlaczego beton ma być lepszy od żwirowej ścieżki. Dla zdrowia naszych kończyn stawów bieganie i chodzenie po podłożu naturalnym jest zdrowsze.</i></u> <u><i>Proponuję wydać te pewne miliony na przebudowę ulicy Królowej Jadwigi odcinka Jesionowa-Lajkonika.</i></u> <i>Nie zgadzam się na betonozę wzdłuż wałów Rudawy.</i></p>
<p><u>Odpowiedź ZZM:</u></p>	
<p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie</p>	

nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejskowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest nawierzchnia wylewana, przepuszczalna np. beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywałach powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rieczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

20.	Uważam, że miasto powinno rozwijać się zarówno w kierunku dbania o zielen w jej
-----	---

	<p>formie możliwie pierwotnej, jak i w kierunku umożliwienia mieszkańcom życia w sposób ekologiczny tutaj – bez korzystania z samochodów i autobusów. Zieleni i to tej pierwotnej, szczególnie w okolicy Sikornika, Lasu Wolskiego, Kopca Kościuszki i całego Wzgórza Św. Bronisławy, jest dużo. Rzeka Rudawa i jej wały stanowią natomiast wyśmienitą okazję dla mieszkańców bardzo rozległej i rozrastającej się (ul. Becka) dzielnicy do poprowadzenia bezpiecznej i wygodnej komunikacji rowerowej do i z centrum miasta. Rower należy traktować nie jako weekendowy sposób aktywności, a jako codzienny środek transportu. Codzienny i całoroczny. Wtedy mamy szansę realnie, bo w dużym zakresie, zmienić nawyk jazdy samochodem przy każdej okazji. Wały Rudawy są do tego celu jedyne i najlepsze. Wyodrębniona droga rowerowa biegnąca ul. Królowej Jadwigi byłaby też dobrym pomysłem i uzupełnieniem, ale wały Rudawy są bez porównania bezpieczniejsze i wygodniejsze do jazdy rowerem. Stopień ingerencji w przyrodę jest minimalne z uwagi na już istniejące naturalne utwardzone ścieżki po obu stronach rzeki. Zdecydowanie popieram utwardzenie obu wałów rzeki Rudawy na całości przebiegu przez Kraków.</p>
<p>Odpowiedź ZZM: Dziękujemy za przekazaną uwagę.</p>	
<p>21.</p>	<p>Bardzo dobry projekt. Sugeruję takie zaprojektowanie trasy, żeby uniemożliwić korzystanie z niej amatorom wyścigów kolarskich – żeby było bezpiecznie dla rowerzystów rekreacyjnych i pieszych</p>
<p>Odpowiedź ZZM: Dziękujemy za przekazaną uwagę. Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500-9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>	
<p>22.</p>	<p>Jako mieszkanka Mydlnik chciałam zwrócić uwagę, że Velo Rudawa będzie istotnym rowerowym szlakiem komunikacyjnym dla naszej okolicy – w tym momencie jedyną wygodną alternatywą jest ulica Balicka, niezwykle ruchliwa i zbyt wąska dla bezpiecznego jeżdżenia nią rowerem. Dlatego niezwykle istotne jest, aby trasa została wyasfaltowana – tylko taka nawierzchnia zapewni szybką i komfortową podróż</p>

	<p>rowerem w stronę centrum przy każdych warunkach pogodowych i odporna będzie na szybką degradację nawierzchni, Trasa powinna być poprowadzona od Błóż do Mydlnik lewym brzegiem Rudawy, bez niepotrzebnych przeczutek na prawy brzeg. Wszelka infrastruktura rekreacyjna może zostać umieszczona na prawym brzegu, aby nie generować niepotrzebnych konfliktów z rekreacyjnym ruchem pieszym. Należy zapewnić możliwość bezpiecznej jazdy rowerem w stronę Mydlnik na przecięciu z ulicą Zakliki z Mydlnik, zarówno przy dojeździe z osiedli Mydlnickich do trasy, bezpieczny lewoskręt na trasę od strony Mydlnik i bezpieczne opuszczenie trasy jadąc od strony centrum w stronę Mydlnik. Wszelkie fajerwerki w stylu latanie, ławeczki – są raczej niepotrzebne w części rowerowej, jeżeli mają zawężać ścieżkę dla rowerów i generować konflikty z pieszymi. Ostrożnego zaprojektowania wymaga przecięcie trasy z ulicą Jesionową (bardzo wąską i ruchliwą samochodowo). Obecnie przejazd tą ulicą jest bardzo niebezpieczny. Trasa powinna być od razu kontynuowana do Balic, aby umożliwić ruch rekreacyjny w stronę Zabierzowa dalszą częścią Velo Rudawa.</p>
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.</p>
<p>23.</p>	<p>Chciałabym poprzeć pomysł budowy utwardzonej ścieżki rowerowej na wałach Rudawy. Preferowałabym opcje „po jednej stronie” zamiast „przerzucania” trasy nad Rudawą, ale ta druga opcja również jest satysfakcjonująca. Moje stanowisko</p>

	<p>argumentuje następująco:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nieutwardzona ścieżka nie pozwala na jazdę rowerem z wąskimi oponami – a więc nie każdy mieszkaniec może korzystać z dobrodziejstw przejażdżki rowerowej w tym rejonie. 2. Brak utwardzenia wyłącza możliwość korzystania ze ścieżki podczas deszczowych dni. Należy zauważyć, że dla coraz większej liczby mieszkańców rower stał się środkiem transportu, a nie jedynie rekreacją niedzielnego popołudnia. 3. Lepsza ścieżka zachęci mieszkańców dzielnicy i okolic do korzystania z niej. Jak mniemam spowoduje to odciążenie ul. Królowej Jadwigi, która niestety nie wydaje się być zaprojektowana z myślą również o cyklistach, co powoduje duży dyskomfort jak i zagrożenie dla uczestników ruchu. <p>Nowa nawierzchnia sprawi, że trasa będzie szersza, a przez to bezpieczniejsza przy wyprzedzaniu oraz dla dzieci i osób, które nie umieją bardzo dobrze jeździć i potrzebują nieco szerszej drogi.</p>
	<p>Odpowiedź ZMZ:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>
<p>24.</p>	<p>Cieszę się, że powstanie lepsza ścieżka rowerowa, natomiast uważam, że powinna przebiegać tylko jednym wałem. Stała konieczność zmienia strony Rudawy będzie niepotrzebnym utrudnieniem. Ponadto uważam, że tereny Rudawy są piękne w swojej dzikości i bardzo nie chciałbym, by straciły swoje walory przyrodnicze – betonowa ścieżka i oświetlenie, jak i ingerencja w obszar międzywała bezpowrotnie zniszczy charakter tego miejsca. Bardzo boję się także, że podczas rewitalizacji miejsce to zmieni</p>

się w las barierek. Najlepszym przykładem jak psuje to estetykę terenów zielonych, jest wejście na wały Rudawy na wysokości ulicy Brzegowej.

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest przepuszczalna nawierzchnia wylewana np. beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina

Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rieczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łąkowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

Przedmiotowy projekt nie przewiduje wykorzystania takiej infrastruktury jak biało-czerwone metalowe słupki.

- | | |
|------------|---|
| 25. | <ol style="list-style-type: none">1. Wykonanie betonowej ścieżki rowerowej spowoduje utracenie przez obszar Rudawy walorów przyrodniczych i naturalnych.2. Także pogorszy bezpieczeństwo spacerów i jazdy rowerów. |
|------------|---|

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryskiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejskowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na

uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest przepuszczalna nawierzchnia wylewana np. beton jamisty.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

26.	<p>Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów przekazuje następujące ogólne uwagi dotyczące zagospodarowania terenów wzdłuż Rudawy, a w szczególności budowy drogi dla rowerów na tym terenie:</p> <p><i>Droga dla rowerów prowadząca jednym, lewym (północnym) wałem rzeki Rudawy jest wpisana w dokumenty planistyczne miasta (MPZP, Studium tras rowerowych), jako jedna z głównych tras rowerowych. Wykonanie tej drogi jest niezbędne, o ile Kraków zamierza działać zgodnie z uchwalonymi planami miejscowymi i polityką transportową.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Główna trasa rowerowa musi spełniać odpowiednie parametry (zapisane w Standardach Infrastruktury Rowerowej). Należy zaprojektować i wykonać wydzieloną drogę dla rowerów, bez przeplatania ruchu, jednym wałem (zgodnie z MPZP). Nawierzchnia powinna zapewniać minimalne opory toczenia oraz dostępność przez cały rok, podczas każdej pogody, rowerem każdego typu, bez zakładania odzieży ochronnej. Wodoprzepuszczalność drogi położonej na wale przeciwpowodziowym (z założenia nieprzepuszczalnym) jest kompletnie nieistotna (jest to jedynie formalny wymóg błędnie sporządzonego planu).</i>• <i>Ewentualne alternatywne przebiegi (np. okolicznymi uliczkami) nie będą spełniać standardów trasy głównej, nie będą zgodne z MPZP oraz spowodują konflikty (m.in. duży weekendowy ruch rowerów sparaliżuje dojazd do posesji zlokalizowanych wzdłuż Rudawy).</i>• <i>Równoległe z budową drogi dla rowerów należy przystosować pozostałą część terenu (drugi wał, międzywale) do innych celów, m.in. spacerów, biegania, wyprowadzania psów, rekreacji i wypoczynku, zachowując walory przyrodnicze i krajobrazowe. Rozdzielenie ruchu rowerów trasą główną od innego ruchu jest konieczne dla uniknięcia konfliktów.</i>• <i>Projekt (koncepcja jak i projekt budowlany) powinien być zgodny z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr. 3113 (Standardy Infrastruktury Rowerowej) oraz poddany tzw. Audytowi rowerowemu. M.in. wtedy powinna zostać wyjaśniona kwestia</i>
-----	---

	<p>oświetlenia (jeśli nie ma możliwość poprawnego oświetlenia, to należy z niego zrezygnować).</p> <p>Z wyrazami szacunku,</p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielania projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.</p> <p>Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejskowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywału będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest nawierzchnia przepuszczalna, wylewana np. beton jamisty.</p> <p>Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.</p>	

27.	<p>Nie zgadzam się na zabetonowanie wałów Rudawy: Tyle się mówi o ociepleniu klimatu, suszy ekologicznej i nasze miasto musi ostatnią enklawę zieleni zabetonować. W Krakowie wycina się drzewa na potęgę. NIE dla betonu – chcemy naturalny szuter, po którym też da się jeździć. NIE dla lampek – chronimy przyrodę i nie wyrzucamy funduszy w błoto – obok Wałów są oświetlone ulice Emaus, Korbutowej, Zarudawie, Becka. NIE dla kącika rekreacyjnego na zalewowym polderze – będzie co roku zalewany i nie wiadomo dla kogo mają być miejsca do grilla (nocny bywalcy) i dwie huśtawki rozpalone w 36st upałach, to kolejne wyrzucone NASZE pieniądze. <u>Kto będzie sprzątał te betony z butelek, puszek i po psach?</u> <u>Dla kogo chcecie budować coś na polderze zalewowym, trawy nie wykaszą, a między betonami będą jeździć kosiarka?</u> <u>Wałami Rudawy spacerują ludzie starsi, matki z dziećmi gdy zostaną zabetonowane dla tych ludzi będą już nie dostępne, rowerzyści będą jeździć za szybko.</u> <u>Czy te konsultacje coś zmienią ktoś już ma plan zrobić te kilka pewnych milionów?</u></p>
-----	---

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest przepuszczalna nawierzchnia wylewana.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie. Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywalu powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łągowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

28.	<i>Dopuszczenie ruchu rowerowego północnym wałem. Ścieżki na wałach powinny być naturalne, szutrowe. Proponuję wykorzystanie ulic wzdłuż wałów do ruchu rowerowego. Przeznaczenie obszarów między wałami, a ul. Jesionową i Nad Zalewem powinny być chronione, jako użytek ekologiczny, ze względu na ochronę roślin i zwierząt. Proponuję również remont istniejących kładek i mostków na Rudawie.</i>
------------	---

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest przepuszczalna nawierzchnia wylewana.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

29.	<p>Planowana inwestycja, w zakresie materiałów przewidzianych do utwardzenia ścieżki, wiąże się z wykorzystaniem minimum 14 00 m kw. betonu przy szerokości ścieżki 2m, a 21 000m kw. przy szerokości 2,5m. Proponowany materiał będzie nieusuwalny, będzie naturalnie korodował i w miarę upływu lat jego pierwotne właściwości ulegną znacznej degradacji. Użycie betonu jest sprzeczne wobec obecnej wiedzy klimatycznej, ekologicznej, jest również anachroniczne architektonicznie (nie przystające do podobnych rozwiązań w procesie zarządzania i modernizacji przestrzeni parkowo-przyrodniczych w miastach europejskich), Nawierzchnie betonowe charakteryzują się wysokim współczynnikiem kumulacji i oddawania ciepła. Oznacza to, że w okresie letnim, przy obecnie stale rosnących temperaturach, będzie on podwyższał temperaturę otoczenia, co znacząco utrudni lub uniemożliwi wykorzystanie terenu, zarówno dla ludzi jak i psów. W okresie jesienno-zimowym na zaproponowanej nawierzchni będzie gromadził się lód.</p> <p>Planowane oświetlenie ścieżki „lampkami grzybkami” (przewidziany koszt to 1,5 mln PLN). Poprowadzenie ścieżki pieszo-rowerowej bezpośrednio przez teren międzywala między ul. Jesionową a ul. Nad Zalewem jest planem nieuzasadnionym i wysoce szkodliwym z perspektywy przyrodniczej. Jest to również rozwiązanie niebezpieczne z uwagi na częsty przybór wód Rudawy (na skutek długotrwałych jak i nagłych,</p>
-----	--

	<p>gwałtownych opadów - te ostatnie dominują w okresie letnim). Wskutek przytoczonych zjawisk atmosferycznych teren międzywala regularnie ulega częściowemu bądź całkowitemu zalaniu. Szczególnie niebezpieczny jest odcinek ścieżki zlokalizowany przy i pod mostem na ul. Jesionowej gdzie planowana ścieżka przebiega w bardzo bliskiej odległości od koryta rzeki Rudawy. Dodatkowo, na skutek opisanych zjawisk, wszelka infrastruktura piknikowa zlokalizowana na terenie międzywala/rozlewiska ulegnie częściowemu bądź całkowitemu zniszczeniu w przeciągu kilku lat, a zamontowane tam skrzynki elektryczne będą stanowiły ogromne zagrożenie dla ludzi i dla zwierząt, w tym dla ryb.</p> <p>Mój postulat:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zrealizować przedmiotową inwestycję na całym odcinku wyłącznie północnym wałem Rudawy. Unikając tym samym niebezpiecznego i nieuzasadnionego przetrwania ruchu kładką przy ul. Korbutowej i mostkiem przy ul. Becka. Wykonać całość ścieżki z szutru bądź tłucznia, ewentualnie wykorzystać mieszanki utwardzone żywicą. Proponowany materiał stanowi nawierzchnię naturalną i przepuszczającą wodę.- Całkowicie zrezygnować z oświetlenia ścieżki. Rozwiązanie to jest zupełnie zbędne i szkodliwe dla przyrody (co wykazano powyżej). Zaoszczędzone fundusze przeznaczyć na budowę ramp/podjazdów na Wały.- Całkowicie zrezygnować z budowy ścieżki pieszo-rowerowej na terenie międzywala między ul. Jesionową a ul. Nad Zalewem.- Całkowicie zrezygnować z planu lokalizacji infrastruktury piknikowej tuż przy lesie łąkowym na terenie rozlewiska/międzywala między ul. Jesionową a ul. Nad Zalewem.- Utworzyć użytek ekologiczny „Łąki Rudawy” na obszarze międzywala pomiędzy ul. Jesionową i Becka
	<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu</p>

rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywał powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

30. **Zarząd Wspólnoty Lazurowy Park Bronowice** wyraża poparcie dla zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy w formie zaprezentowanej przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie.

Podkreśla się konieczność zapewnienie brakującej obecnie infrastruktury:

- 1) bezpiecznej ścieżki wykonanej z nawierzchni przepuszczalnej łączącej Mydlniki z centrum miasta, która pozwoli mieszkańcom bezpiecznie i komfortowo poruszać się wzdłuż Rudawy, również po opadach deszczu i w okresach dużego natężenia ruchu pieszo-rowerowego*
- 2) bezpiecznej ścieżki łączącej wał Rudawy z ul. Zygmunta Starego, która stanie się elementem sieci ścieżek pieszo-rowerowych w dolinie Rudawy i pozwoli stworzyć jeden z największych obszarów rekreacyjnych w mieście*
- 3) bezpiecznego, a jeśli możliwe bezkolizyjnego przejścia przez ul. Na Błonie w rejonie mostu nad Rudawą (zapewnienie ciągłości ścieżki na północnym i południowym wale),*
- 4) bezpiecznej ścieżki łączącej Bronowice Małe (rejon ul. Filtrowej stanowiącej centralną część parku Młynówka Królewska) z wałami Rudawy*

Wnioskuje się o nieuwzględnienie w projekcie:

- 5) jakichkolwiek barier ochronnych wzdłuż ścieżki na wałach Rudawy z uwagi na konieczność zachowania estetyki okolicy (barierki, najczęściej malowane na biało-*

	<p><i>czerwono, negatywnie wpływają na walory wizualne oraz dodatkowo zmniejszają szerokość ścieżki)</i></p> <p><i>Zwracając uwagę na fakt niezwykle istotnej roli wałów Rudawy dla sieci dróg pieszo-rowerowych Krakowa i Małopolski zwracamy się z prośbą o jak najszybszą realizację projektu w celu poprawy komunikacji pieszo-rowerowej oraz utwardzenia nowych przestrzeni rekreacyjnych. Zagospodarowanie wałów Rudawy umożliwi mieszkańcom bezpieczny i komfortowy dojazd rowerem do centrum miasta w kierunku wschodnim oraz do terenów leśnych w rejonie Zabierzowa w kierunku zachodnim. Tylko odpowiednia infrastruktura pieszo-rowerowa zachęci mieszkańców do zmniejszenia częstotliwości poruszania się samochodem, a tym samym przyczyni się do usprawnienia ruchu na miejskich ulicach redukcji emisji spalin.</i></p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p> <p>Przedmiotowy projekt nie przewiduje wykorzystania takiej infrastruktury jak biało-czerwone metalowe słupki.</p>	
<p>31.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ruch rowerowy powinien być dopuszczony tylko na wałach i mostkach/kładkach nad Rudawą. Ze względu na konflikty z pieszymi, w żadnym wypadku ruch rowerowy nie powinien być dopuszczony w obszarze międzywala. W szczególności główna trasa rowerowa powinna bieć północnym wałem, zgodnie z rekomendacjami organizacji KMR, miejscowymi planami miasta, studium podstawowych tras rowerowych. 2. Wszystkie ścieżki na wałach i w obszarze międzywala powinny być zrobione z materiałów maksymalnie zachowujących wartości krajobrazowe i przyrodnicze, najlepiej na wzór ścieżek jak w Lesie Zabierzowskim, czyli szuter. Nigdy w żadnej formie betonu, także jamnego lub asfaltu. 3. Ulice przebiegające wzdłuż wałów powinny zostać uzupełnione o infrastrukturę usprawniającą ruch rowerowy, czyli o platformy podjazdowe na wały – zakończenie ul. Korbutowej na Emaus, połączenie Emaus z Korbutową, Korzeniowskiego-Emaus. O ile wzdłuż wałów biegają ulice, to one, a nie wały powinny służyć do podstawowego

	<p>ruchu rowerowego na co dzień, w celach transportowych. Ruch samochodowy na tych ulicach jest znikomy. O ile to możliwe, ruch rowerowy na wałach powinien służyć do celów rekreacyjnych.</p> <p>4. Zapewnić bezpieczne przejazdy rowerowe i przejścia dla pieszych przez ul. Jesionową.</p> <p>5. Powinno się uzupełnić oświetlenie na wszystkich odcinkach ulic biegnących wzdłuż wałów, co pozwoli na ich oświetlenie, bez konieczności budowy dedykowane oświetlenia na wałach. W żadnym wypadku nie powinno się budować oświetlenia na obszarze międzywała celem ochrony przyrody, w tym dzikie zwierzęta, przed zanieczyszczeniem światłem.</p> <p>6. Obszar ograniczony ulicami Jesionowa, Nad Zalewem i wałami powinien być przeznaczony na użytek ekologiczny, zgodnie z dokumentami planistycznymi, celem ochrony przyrody i dzikich zwierząt, w tym miejsc łęgowych derkacza, z ograniczeniem prac tylko w zakresie wzmocnienia istniejących ścieżek, postawieniem drobnej architektury typu ławki. Żadnego betonu, lamp, terenów rekreacyjnych.</p> <p>7. Należy zaplanować budowę nowych kładek/mostków pieszko-rowerowych w miejsce istniejących nad Rudawą przy ul. Korbutowej i Becka. Obecnie są w kiepskim stanie technicznym, nie spełniają norm, sprawiają zagrożenie powodziowe. Nowe mostki muszą być odpowiednio szerokie i na poziomie korony wałów. Budowanie jakiegokolwiek infrastruktury, a w szczególności ścieżek uwzględniających aktualne obiekty, jest marnotrawieniem pieniędzy publicznych i konserwowaniem prowizorki</p>
--	--

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywała będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji

tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty. Zgodnie z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych, część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu) obowiązujące od 02.03.2021 r., rekomendowane przez Ministra Infrastruktury w dniu 2 marca 2021 r. (DDP-4.0600.4.2021) odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem powinna być nie mniejsza niż wskazana w poniższej tabeli:

Tab. 9.2.1.2. Odległość widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem L_w , [m] dla czasu reakcji i percepcji kierowcy T_{re} = 2,00 s oraz opóźnienia pojazdu w czasie hamowania d = 3,60 m/s²

Prędkość na odcinku dojazdowym V_{do} [km/h]	Średnie pochylenie podłużne jezdni na odcinku dojazdowym i [%]						
	-6	-4	-2	0	2	4	6
30	30	29	29	28	28	27	27
40	45	43	42	41	40	40	39
50	62	60	58	56	55	54	53
60	81	79	76	74	72	70	68
70	104	100	96	93	90	88	86

źródło:

<https://www.malopolska.uw.gov.pl/doc/Projektowanie%20przej%C5%9B%C4%87%20dla%20pieszych%20WR-D-41-3.pdf>

W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej, obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej.

Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywała kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków.

Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

- 32.** Zgodnie z załączoną sytuacją rejonu, którego dotyczy ul. Kasztelańska wzdłuż ogrodzenia szkoły:
- 1) - Skarpę ustabilizować i uniemożliwić osuwanie na ścieżkę - chodnik asfaltowy
 - Systematycznie ścinać trawę na skarpie
 - 2) - Chodnik asfaltowy poszerzyć w kierunku szkoły - ogrodzenia
 - Skarpa w jego dolnej części wzdłuż chodnika - złożyć zaporę z obrzeży betonowych lub drewnianych (specjalne drewno) - zapobiega osuwaniu ziemi ze skarpy! (zmniejsza szerokość chodnika)

	<p>3) Chodnik – ułożyć nową warstwę asfaltu (nierówny teren chodnika) 4) Istniejący chodnik asfaltowy „musi” pozostać dla pieszych i ew. rowery (bez hulajnóg silnikowych) Pełna konsultacja i współpraca: Zarządu Zieleni z Zarządem Dróg!</p> 
--	--

Odpowiedź ZMZ:

Dziękujemy za przekazaną uwagę.

<p>33.</p>	<p>1) Ścieżka pieszo-rowerowa nie ma przepisowej szerokości -konflikt pieszych i rowerzystów 2) Tylko nie płyty betonowe! 3) Zbudować wymiarowe kładki lub zrezygnować z migracji ścieżki między stronami. Może zamiast tego placu zabaw i przejazdu pod mostek na Jesionowej? 4) Ścieżka i wały nad Rudawą w sumie będą niedostępne dla mieszkańców ul. Na Błonie, osiedla Widok, powstającego Wizjonerów Bronowic. Jak mamy wjeżdżać na ścieżkę? Przez te serpentyny na moście na ulicy Na Błonie? Jesteśmy wykluczani! Może doprowadzić ścieżkę tylko do ul. Na Błonie i Jesionowej? I tak wszyscy będą tak jeździć.</p>
------------	--

Odpowiedź ZMZ:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyllice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia

doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywała będzie powodowało każdorazowe wmywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Projekt zakłada połączenie projektowanej ścieżki wzdłuż wałów Rudawy z trasą rowerową przy ul. Filtrowej za pomocą połączenia przedmiotowej inwestycji z ul. Zygmunta Starego na wysokości parku wzdłuż Młynówki Królewskiej.

34.	<i>Proszę o utworzenie i ochronę użytku ekologicznego „Łąki Rudawy” na obszarze międzywała, pomiędzy ul. Jesionową i Nad Zalewem. Rekreacyjną trasę pieszo-rowerową należy wybudować jako szutrową i zlokalizować ją na północnym wale Rudawy. Natomiast proszę nie betonować wałów i terenów nadrzecznych Rudawy.</i>
------------	--

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi

w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywale powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

35. *Jestem gorącym zwolennikiem powstania drogi rowerowej wzdłuż rzeki Rudawy. Znacznie ułatwi mi ona korzystanie z tej trasy na rowerze w czasach transportowych – dojazdy do pracy w okolice Balic. Absolutnie kluczową kwestią dla sensu budowy tej drogi jest jednak poprowadzenie jej na całej długości wyłącznie po jednym wale (od strony Armii Krajowej). Zmiana stron przez przejazdy bardzo wąskimi mostkami drastycznie spowolni ruch, doprowadzi z pewnością do konfliktów z pieszymi. „Oddanie” jednej strony w 100% pieszym i przeznaczenie drugiej na drogę rowerową jest jedynym sensownym rozwiązaniem. Jestem również przeciw kładzeniu nawierzchni asfaltowej. Byłoby to „gwałtem” na przyrodzie podnosząc w upalne dni temperaturę do nieakceptowalnych poziomów (mam porównanie z tamtymi drogami w innych miejscach). Kluczowe jest poprowadzenie drogi koroną wału (jak pisałem – jednego) bez zjazdów na często zalewane i licznie odwiedzane przez spacerowiczów (również z psami) tereny tuż przy brzegu rzeki. Zupełnie nieuzasadnione wydaje mi się montowanie oświetlenia – charakter okolicy oraz bliskość oświetlonych Błoni nie rokuje na to, żeby ktoś był chętny na rekreacyjne jazdy wieczorne w tym miejscu. Jeżeli projekt uwzględniac będzie te uwagi, to mogę nawet brać udział w wiecu poparciach.*

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych

rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

36.	<i>Ciąg rzeki Rudawy należy traktować jako część większej całości, jako element starej i bardzo istotnej turystycznej trasy, będącej prawdopodobnie wizytówką małopolski (jako łącznik z wiślaną trasą rowerową). Obniżenie jej standardów na obszarze Krakowa, podczas gdy na pozostałej długości pozostanie na doczołowym najwyższym poziomie, będzie stratą wizerunkową oraz zaprzepaszczeniem szansy turystycznej. Założenie rozdzielenia ruchu na lewy i prawy wał (spacerowy i rowerowy) nie narusza interesów mieszkańców okolic, a uszczęśliwia wszystkie grupy. Argumenty protestujących nie są racjonalne, lecz emocjonalne i opierają się na niechęci udostępnienia „ich” terenu szerszej grupie osób. Takie głosy są egoistyczne i działają na szkodę miasta, decyzje odnośnie zagospodarowania Rudawy powinny służyć wszystkim, a nie jednostkom.</i>
-----	--

Odpowiedź ZMZ:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wiśła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na

ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

37.	<i>Wnioskuje o zagospodarowanie brzegu rzeki Rudawy, stworzenie ścieżek rowerowych, a równocześnie o zadbanie o okoliczną przyrodę.</i>
------------	---

Odpowiedź ZZM:

Dziękujemy za przekazaną uwagę.

38.	<i>Jako aktywny mieszkaniec Krakowa bardzo podoba mi się pomysł stworzenia sieci dróg rekreacyjnych wzdłuż rzek. Obecnie ciężko jest się przemieszczać po wałach Rudawy, zwłaszcza gdy nawierzchnia jest mokra (błoto!). TAK dla udostępnienia nowych terenów rekreacyjnych! Także dla mieszkańców z dalszych dzielnic Krakowa! Ławki i miejsca odpoczynku to super pomysł! Zwłaszcza dla osób, które muszą pokonać ładnych kilkadziesiąt km, aby dotrzeć do tego urokliwego miejsca. Czekam na szybką realizację przedstawionego projektu.</i>
------------	---

Odpowiedź ZZM:

Dziękujemy za przekazaną uwagę.

39.	<i>Wnioskuje o wykonanie szutrowej trasy pieszo-rowerowej na północnym wale Rudawy. Budowa kładek rowerowych i dla pieszych w rejonie ul. Korbutowej, Jesionowej, Becka. Brak oświetlenia ścieżek.</i>
------------	--

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz

z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

- | | |
|-----|---|
| 40. | <ol style="list-style-type: none">1) Płynne, bezpośrednie, bezkolizyjne połączenie bulwarów wiślanych z ciągiem przeznaczonym dla pieszych i rowerzystów wzdłuż Rudawy.2) Ścieżka rowerowa tylko na północnym wale z odrębnymi pasami w jedną i drugą stronę.3) Ciąg dla pieszych poniżej korony wału od strony rzeki tylko na północnej stronie.4) Miejsca - <u>jedynie wyodrębnione enklawy</u> - do biwakowania i wypoczynku nad rzeką tylko po stronie północnej.5) Uniemożliwienie ruchu pieszego i rowerowego po stronie południowej w celu pozostawienia tej strony dla nieużytku ekologicznego. Może nawet dokonanie odpowiednich nasadzeń korzystnych dla ptaków.6) Zachowanie dzikiego charakteru Rudawy w całym jej biegu po obu stronach rzek, które będą chronione. |
|-----|---|

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwia się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.

W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

41. Dzień dobry,
Kraków planuje Olimpiadę, a ulica przy Stadionie Wisły, na której również ma stanąć przyszłe Centrum Muzyki w Cichym Kąciku straszy i wygląda jak z horroru, to samo wały Rudawy.
Ul. Mydlnicka to ulica odchodząca z Cichego Kącika koło Stadionu Wisły, od skrzyżowania z Piastowską równoległe do Rudawy, stanowiąca kontynuację trasy rekreacyjnej wokół Błoni. Jest intensywnie wykorzystywana przez rowerzystów, rolkarzy, działkowców, pieszych, którzy spacerują tamtędy w kierunku wałów Rudawy. Znajduje się tam też szkoła podstawowa. Przez stan tej ulicy, tj. dziurawe pobocze, słabe oświetlenie, brak chodnika oraz spory ruch - ponieważ kierowcy uciekający z Piastowskiej w Mydlnicka skracają sobie drogę w kierunku Bronowic - notorycznie dochodzi do stłuczek, uszkodzeń pojazdów, a co gorsza potrażeń i kolizji z pieszymi. Nie mówiąc już o sytuacjach gdy trwają jakieś wydarzenia przy Błoniach i ulica jest nieprzejezdna z powodu zaparkowanych wzdłuż niej aut.
Na obecną chwilę tylko wykonanie asfaltu na wałach Rudawy pozwoli bezpiecznie dotrzeć matce z wózkiem lub małemu dziecku na rowerze do Błoni z rejonu ulic Hamernia.
Jesteśmy zdecydowanie za wykonaniem asfaltu na wałach.



Odpowiedź ZZM:

Dziękujemy za przekazaną uwagę.

42. Zostawcie otoczenie rzeki Rudawy bez zmian. Ta rzeka jest jednym z nielicznych miejsc, gdzie występuje przyroda w sposób naturalny. Można dzisiaj i spacerować i jeździć na rowerach. Współcześnie służy mieszkańcom bez ograniczeń. Betonowanie wałów jest chyba pomysłem deweloperom i nowym nowobogackim, którzy w lakierkach i obcasach nie mogą spacerować. Robienie podropu pod mostem na ul. Jesionowej to naprawdę majstersztyk! Remont był niedawno! Marnowanie naszych pieniędzy. Zróbcie

naturalne ścieżki tam, gdzie nie ma dzisiaj komunikacji – 2 metrowe ścieżki to horror!
Jestem przeciw.

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejskowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski – „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

W związku z koniecznością zapewnienia widoczności przejścia dla pieszych w odległości nie

<p>mniejszej niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie oraz braku chodnika po jednej stronie ul. Jesionowej, obecnie nie istnieje możliwość zaprojektowania bezpiecznego przejścia dla pieszych w ciągu korony wałów Rudawy przy ul. Jesionowej.</p> <p>Przed ulicą Jesionową zaprojektowano rampę wałową z korony wałów do międzywała kierując ruch pieszo-rowerowy pod mostem. Dzięki temu zabiegowi powstało bezkolizyjne skrzyżowanie szlaków. Użytkownicy projektowanej ścieżki mają możliwość w bezpieczny sposób przekroczyć barierę w postaci ul. Jesionowej.</p>	
43.	<p><i>Jestem za tym by:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - komunikacja rowerowa wzdłuż rzeki Rudawy odbywała się w całości po północnej stronie, koniecznie po nawierzchni asfaltowej lub betonowej - komunikacja piesza wzdłuż rzeki Rudawy odbywała się w całości po południowej stronie po nawierzchni, np. naturalnej
<p>Odpowiedź ZZM:</p> <p>Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.</p> <p>Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W chwili obecnej poprowadzenie całej trasy lewą stroną rzeki nie jest możliwe ze względu na konieczność dostosowania istniejących ciągów komunikacji tj. ul. Jesionowej i ul. Zarudawie do możliwości bezpiecznego przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego co wiąże się z kosztownymi i długotrwałymi inwestycjami przebudowy ww. ulic (obecna geometria dróg nie pozwala na bezpieczne włączenie ruchu pieszego i rowerowego). Ze względu na występujące na tym terenie rozwidlenie koryta rzeki Rudawy nie jest możliwe poprowadzenie ścieżki pod ul. Jesionową.</p> <p>W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.</p>	
44.	<p><i>Uważam, że w projekcie należałoby uwzględnić odcinek między ul. Emaus, a kładką nad Rudawą, przy ulicy Korbutowej i wybudować tam również odcinek ciągu pieszo-rowerowego z utwardzoną nawierzchnią. Ponadto, sama kładka przy ul. Korbutowej wymaga poszerzenia, aby przyjąć zwiększoną liczbę użytkowników, która pojawi się tam, po zakończeniu inwestycji.</i></p>
<p>Odpowiedź ZZM:</p>	

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

45.

Sprzeciwiam się tej inwestycji z następujących powodów:

- 1) Wały rudawy stanowią teren spacerowy. Należy zauważyć, że wśród spacerowiczów są dzieci i osoby starsze. Zwiększenie ruchu rowerowego na tej trasie spowoduje, że spacerowicze będą musieli z tej trasy zrezygnować z obawy o swoje bezpieczeństwo. Już teraz można zaobserwować tam rowerzystów rozwijających nadmierną, niedostosowaną do warunków prędkość. O ile jednak obecnie stanowią oni margines, realizacja inwestycji doprowadzi do znaczącego nasilenie się tego zjawiska.*
- 2) Nie jest możliwa realizacja tej inwestycji z zachowaniem walorów przyrodniczych okolicy. Wybetonowanie, choćby częściowe, wałów oraz instalacja małej architektury znacząco te walory narusza. Ponadto prace te oraz wspomniane wyżej znaczące zwiększenie natężenie ruchu, zwłaszcza rozwijających duże prędkości rowerzystów, doprowadzą do wypłoszenia żyjących dziko w okolicy zwierząt. Możliwość ich obserwacji stanowi zaś jeden z elementów zachęcających do odbywania spacerów właśnie na tych terenach.*
- 3) Tego typu inwestycja nieuchronnie pociągnie za sobą wycinkę drzew. Nawet jeżeli obecnie nie jest ona przewidywana, zostanie jednak niewątpliwie wcześniej lub później przeprowadzona pod pretekstem „poprawy bezpieczeństwa” lub innym.*

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na

ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

46.

Nie zgadzam się na zabetonowanie wałów Rudawy:

NIE dla betonu – chcemy naturalny szuter, po którym też da się jeździć.

NIE dla lampek - chronimy przyrodę i nie wyrzucamy funduszy w błoto – obok Wałów są oświetlone ulice Emaus, Korbutowej, Zarudawie, Becka.

NIE dla kącika rekreacyjnego na zalewowym polderze – będzie co roku zalewany i nie wiadomo dla kogo mają być miejsca do grilla (nocny bywalcy) i dwie huśtawki rozpalone w 36st upałach, to kolejne wyrzucone NASZE pieniądze.

Cała woda opadowa spływająca z betonów będzie podmywała istniejące wały Rudawy.

Rozgrzany beton źle wpływa na otoczenie i zieleni.

Pewne pieniądze miliony proponuję wykorzystać na renowację zieleni i jeziorzek na terenie Krakowskiego Klubu Jazdy Konnej.

Odpowiedź ZZM:

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne. Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”.

Mając również na uwadze, że nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwiają się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. W przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji.

Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejskowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywał będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest beton jamisty.

Zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

Użytek ekologiczny jest tworzony w celu ochrony wartości przyrodniczej, która występuje na danym terenie. Udostępnienie przedmiotowego obszaru w celach edukacyjno-rekreacyjnych nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie tegoż użytku. W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane wykonywane w międzywałach powinny odbywać się pod nadzorem przyrodniczym oraz zostać dostosowane do cyklu przyrodniczego.

Ponadto, zgodnie z zapisami uchwały nr CVII/2739/18 Rady Miasta Krakowa z dn. 04.07.2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” przedmiotowy teren został oznaczony jako: *Tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park miejski - „Park Rzeczny Rudawy”*. Planowane zagospodarowanie terenu nie narusza obszaru zachowanego lasu łęgowego.

Pod względem przyrodniczym uregulowanie ruchu na przedmiotowym terenie jest wręcz pożądanym zabiegiem. Tego typu praktyki można zaobserwować na obszarach Rezerwatów Przyrody czy Parków Narodowych. Regulacja ruchu turystycznego, czyli wyznaczenie użytkownikom szlaków, po których mogą się poruszać powoduje, że teren wokół tego obszaru nie jest eksplorowany. Stanowi to pewien rodzaj kompromisu oraz pogodzenie interesów zarówno użytkowników jak i funkcjonującej na danym obszarze przyrody. Oczywiście należy

mieć świadomość, że na terenach parków rzecznych występuje mnoga ilość gatunków roślin i zwierząt. Prawidłowe utrzymanie i użytkowanie terenu nie spowoduje zagrożenia wycofania się flory czy fauny zamieszkującej dolinę Rudawy.

3. DYŻUR TELEFONICZNY - ZGŁOSZONE UWAGI

Rozmowa telefoniczna odbyła się w dniu 20.10.2021r. Dyżur pełnił pracownik Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.

Zgłoszono poniższe uwagi:

- ✓ Rezygnacja z tymczasowej infrastruktury lub stworzenie alternatywnej trasy dla tych, którzy nie chcą zmieniać kierunku poruszania się z jednego brzegu rzeki Rudawy na drugi. Mieszkaniec zwraca uwagę na 6 000 000 zł budżet, który jego zdaniem powinien pokryć takie koszty.
- ✓ Zastosowanie się do Miejscowego Planu Zagospodarowania (Wola Justowska - Hamernia) pod względem dostosowania infrastruktury pieszej (przede wszystkim szerokości i dostępności ścieżek) do osób z dysfunkcjami np. wzroku albo ruchu.

4. UCHWAŁY KIERUNKOWE RAD/ZARZĄDU DZIELNIC

W związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi oraz przedstawionymi materiałami, w tym projektem budowlanym zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy w Krakowie, przyjęto **uchwałę** kierunkową Rady Dzielnicy VI Bronowice.

Uchwały kierunkowe:

- zał. nr 1 - Uchwała Nr XXXVI/261/2021 Rady Dzielnicy VI Bronowice z dn. 28 października 2021r.

VI. WYNIKI KONSULTACJI

Uwagi zgłoszone w toku konsultacji społecznych zostały wykazane w niniejszym raporcie. Przeważająca część uczestników wypowiedziała się za potrzebą zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy. Do procesu konsultacyjnego włączyli się również Radni Dzielnicy I Stare Miasto, Zarząd Dzielnicy II Grzegórzki oraz Zarząd Dzielnicy VII Zwierzyniec, którzy swoje uwagi oraz opinie zgłosili w postaci uchwał. Wspomnieć należy również, iż zgłoszono kilka opinii, które wskazują na stanowcze, negatywne stanowisko wobec zaprezentowanego projektu budowlanego i jakichkolwiek zmian obecnego zagospodarowanie przedmiotowego obszaru.

Uczestnicy konsultacji w większości zgadzają się z celami, które przyświecają potrzebie połączenia Mydlnik z centrum Krakowa za pośrednictwem bulwarów rzeki Rudawy. Zgłoszone przez nich uwagi zostały poddane analizie. Do każdej uwagi uczestnika konsultacji zamieszczono wyjaśnienie dot. możliwości uwzględnienia zmiany w projekcie.

Najczęstsze uwagi mieszkańców wobec przedstawionego projektu budowlanego dotyczyły **rozdzielenia ruchu pieszego od rowerowego poprzez przeznaczenie korony lewego wału przeciwpowodziowego Rudawy dla ruchu rowerowego**. Pojawiły się także uwagi dotyczące konieczności przebudowy istniejących obiektów mostowych, stworzenie bezpiecznych przejść/bezkolizyjnych skrzyżowań, rezygnacji z oświetlenia ścieżki, jak największe zachowanie walorów przyrodniczych przedmiotowego obszaru, uwagi dotyczące materiałów wykończeniowych nawierzchni.

KSZTAŁT PROJEKTU BUDOWLANEGO PO KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH

Przedmiotowa inwestycja stanowi I etap projektu zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rudawy, który ma na celu połączenie centrum miasta z Mydlnikami, co stanowi jeden z filarów większego projektu ogólnomiejskiego „Wisła łączy”. Projekt ten ma na celu m.in. rozszerzenie bulwarów Wisły o jej dopływy (Rudawę, Wilgę, Dłubnię, Prądnik/Białuchę) oraz stworzenie nowego zagospodarowania terenu uwzględniającego potrzeby mieszkańców, a także uwarunkowania przyrodnicze, funkcjonalne i historyczne.

Mając na uwadze, iż Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie oświadcza, że przebudowa obwałowań rzeki Rudawy z uwagi na ich stan techniczny została ujęta jest w ramach Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły w pozycji nr 456 pod nazwą „Rozbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Rudawy, wał prawy w km 1+500-10+646, wał lewy km 1+500- 9+595, 0+000- 0+920 wraz z wałami potoku Olszanickiego, wał prawy w km 0+000-0+160, wał lewy 0+000-0+180 w miejscowości Kraków, gm. Kraków, m. Balice, Szczyglice, Rząska, Zabierzów, gm. Zabierzów”, nie można obecnie precyzyjnie określić terminu realizacji zadań opracowanych w ramach PZRP, oraz że przygotowanie i realizacja inwestycji to procesy długotrwałe, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oświadcza, że nie sprzeciwia się realizacji przedmiotowej inwestycji.

W związku z powyższym, przedmiotowy projekt stanowi pewnego rodzaju kompromis. Zakłada przeprowadzenie ścieżki w sposób wykorzystujący obecne możliwości terenowe z uwzględnieniem jak najmniejszych nakładów finansowych w celu jak najszybszego udostępnienia mieszkańcom Miasta Krakowa oraz innym użytkownikom terenów wzdłuż Rudawy. Zapewnienie dostępności Krakowianom do istniejących terenów zieleni, z zachowaniem cennych walorów przyrodniczych jest kluczowym działaniem GMK w procesie zwiększenia aktywności mieszkańców, co pozytywnie wpływa na ich zdrowie fizyczne i psychiczne. Dodatkowo konieczność jak najszybszego udostępnienia nowych tras rowerowych jest wynikiem przeprowadzonego referendum w 2014 r., w którym ponad 85,20% mieszkańców wyraziło swoje poparcie za tego typu inwestycjami. Przedmiotowa inwestycja pozwoli również na szybszą realizację większego projektu jakim jest VeloRudawa zapewniając ciągłość tras rowerowych w województwie Małopolskim zanim możliwe będzie wybudowanie pełnowymiarowych ścieżek na przedmiotowym obszarze. Zaproponowany przebieg trasy został ujęty na oficjalnej mapie przebiegu VeloRudawa prezentowanej pod linkiem: https://narowery.visitmalopolska.pl/en_GB/velorudawa?p_auth=bIRnMIPu&p_p_id=msitcookiesportlet_WAR_msitcookiesportlet_INSTANCE_C0ok13S&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_msitcookiesportlet_WAR_msitcookiesportlet_INSTANCE_C0ok13S_javax.portlet.action=acceptCookies.

Niezależnie od powyższego, w przyszłości po zakończeniu przez RZGW w Krakowie przebudowy obwałowań rzeki Rudawy, jako drugi etap inwestycji, zakłada się przeznaczenie lewego wału rzeki Rudawy dla ruchu rowerowego zgodnie z założeniami m.in. Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa. Wówczas kwestia doboru nawierzchni, przebiegu pozostałych ścieżek oraz kwestia bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach, gdzie niezbędne jest wprowadzenie dodatkowej infrastruktury typu chodniki, obiekty mostowe zostaną poddane ponownej dyskusji. Pierwszy etap przedmiotowej inwestycji przewiduje rozwiązanie zakładające współistnienie ruchu pieszego i rowerowego, gdzie ruch pieszy zostanie uprzywilejowany. Z uwagi na fakt, iż korona wału przeciwpowodziowego posiada określoną szerokość, nie ma obecnie możliwości technicznej rozdzielenia projektowanej nawierzchni osobno na pieszą i rowerową w obrębie jednego wału. Wybór projektowanej nawierzchni powinien być podyktowany zarówno wytycznymi zawartymi w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, względami środowiskowymi oraz potrzebami przyszłych użytkowników przedmiotowego terenu, w tym osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto, należy mieć na uwadze możliwe okresowe

wystąpienia wód rzeki Rudawy z jej koryta. Zastosowanie materiałów sypkich typu żwir, szuter w obszarach międzywala będzie powodowało każdorazowe wymywanie nawierzchni podczas wezbrań Rudawy. Jednocześnie należy zapewnić spójność w doborze materiałów zastosowanych dla nawierzchni na całej długości planowanej inwestycji tak, aby stanowiła ona harmonijną całość. W związku z powyższym najbardziej optymalnym materiałem do zastosowania jako nawierzchni planowanej ścieżki jest wylewana nawierzchnia przepuszczalna.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych i uwag zgłoszonych przez mieszkańców zrezygnowano z realizacji oświetlenia przedstawionego w projekcie.

VII. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- zał. nr 1 – Uchwała Nr XXXVI/261/2021 Rady Dzielnicy VI Bronowice z dn. 28 października 2021r.