



Po spotkaniu z mieszkańcami ws. ścieżki na wałach Rudawy

2023-06-06

Wprowadzone zostaną ograniczenia w realizacji strefy rekreacyjno-edukacyjnej oraz nieznacznie ograniczona zostanie budowa pomostów – to ustalenia po spotkaniu mieszkańców z Jerzym Muzykiem, zastępcą prezydenta w sprawie realizacji ścieżki pieszo-rowerowej na wałach rzeki Rudawy.

– Po rozmowach z mieszkańcami zdecydowaliśmy, że ograniczymy – zgodnie z ich oczekiwaniami – realizację strefy rekreacyjno-edukacyjnej. Natomiast będziemy kontynuować realizację prac związanych z budową ścieżki pieszo-rowerowej. Zależy nam, by utrzymać ciągłość trasy na planowanym odcinku. Zgodnie z postulatem części okolicznych mieszkańców, częściowo ograniczony zostanie zakres budowy pomostów, które miały zwiększyć dostępność dla osób spacerujących, w tym rodziców z dziećmi, by mieli możliwość bezpośredniego doświadczenia przyrody w tym cennym obszarze – mówił po spotkaniu z mieszkańcami Jerzy Muzyk, zastępca prezydenta Krakowa ds. zrównoważonego rozwoju.

Wprowadzone zmiany uzgodnione zostaną z Wydziałem Kształtowania Środowiska UMK. O jakich ograniczeniach i możliwościach mowa? Warto się z nimi zapoznać, aby mieć pełen obraz sytuacji.

Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na wałach Rudawy to zadanie, które stanowi najbardziej optymalne rozwiązanie projektowe pomiędzy możliwościami oraz ograniczeniami tego terenu. Projekt w 2021 r. był przedmiotem konsultacji społecznych. Ponadto realizacja zadania oparta została o plan miejscowy z 2018 r., który jest dokumentem zgodnym z „Kierunkami rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019–2030”.

Na całym świecie obszary cenne przyrodniczo są udostępniane mieszkańcom. Ochrona przyrody nie oznacza bezwzględnego zakazu ruchu ludzi, a odpowiedniego jego skanalizowania. W Polsce również jest praktykowana taka polityka, o czym można przeczytać na stronie internetowej [Ministerstwa Klimatu i Środowiska](#): „Ścieżki edukacyjne/dydaktyczne tworzone w parkach narodowych (czyli na terenach o najwyższej formie ochrony przyrody w Polsce!!) są szlakami pieszymi, wytyczonymi przez tereny szczególnie cenne pod względem przyrodniczo-wizualnym. Bardzo często budowane są na obszarach, gdzie występują zabytki kulturowe, techniczne lub architektoniczne. Głównym celem tworzenia ścieżek z jednej strony jest regulacja ruchu turystycznego i ochrona najcenniejszych terenów a z drugiej edukacja poprzez obserwację fauny, flory oraz obiektów w ich naturalnym środowisku.”

– Mamy zatwierdzoną dokumentację projektową, którą są Wody Polskie. Trzeba pamiętać, że to nie jest teren Gminy Miejskiej Kraków. Wody Polskie stwierdziły, że realizacja ciągu pieszo-rowerowego jest możliwa w międzywalu, a nie po koronie wałów przeciwpowodziowych – tak jak na bulwarach wiślanych – zaznaczył wiceprezydent Muzyk. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie planuje przebudowę wałów, ale ze względu na ogromny koszt inwestycji i nie najlepszy stan techniczny obecnych wałów, jest to termin bardzo odległy. Wypracowane więc rozwiązanie daje możliwość, przy możliwie najniższych nakładach finansowych: udostępnienia terenu mieszkańcom, połączenia centrum miasta z Mydlnikami, odpowiedniego skanalizowania ruchu w rejonie cennym



przyrodniczo, zapewnienia funkcjonalności dla wszystkich grup społecznych, w tym dla osób z niepełnosprawnościami.

Na terenie łąk powstaje ścieżka, która odpowiednio kanalizuje ruch na tym terenie. Nie jest planowana ingerencja w strukturę lasu łęgowego. Przed nim powstanie strefa edukacyjno-wypoczynkowa (stoły, siedziska w formie huśtawek, ławeczki, tablice edukacyjne, kosze na śmieci). Drewniany podest połączy strefę z główną ścieżką. Projekt nie zawiera ani strefy grillowej, ani placu zabaw.

Wybór nawierzchni wynika z zapisów Miejsowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego (nawierzchnia naturalna lub utwardzona przepuszczalna), względów środowiskowych (teren zalewowy) oraz potrzeb przyszłych użytkowników. Beton jamisty gwarantuje przepuszczalność oraz trwałość ścieżki w momencie wezbrania wód Rudawy, a także gwarantuje dostępność dla rowerów, czy osób z niepełnosprawnościami. Biorąc pod uwagę i odnosząc się do zapisów opinii Wydziału Kształtowania Środowiska należy podkreślić: wskazane ograniczenie oświetlenia do minimum, zrezygnowano z niego całkowicie pozostawiając jedynie w strefie zamieszkania na odcinku ul. Kościuszki – al. Focha oraz w pochwyicie pomostu przy dawnym korycie Młynówki Królewskiej – nad inwestycją ustanowiony został nadzór przyrodniczy – nie zostały naruszone zakazy dot. chronionych gatunków flory i fauny – na obszarze łąki ścieżka została odsunięta od koryta rzeki w kierunku lasu zgodnie z zaleceniami Wód Polskich (brak możliwości lokalizowania obiektów małej architektury przy ścieżce ze względów przeciwpowodziowych)

Inwestycja nie koliduje z realizacją w przyszłości użytku ekologicznego na tym obszarze, kanalizując ponadto ruch, co ma istotne znaczenie w przypadku terenów objętych ochroną – projekt nie zakłada realizacji nasadzeń zieleni oraz placu zabaw. 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 wałów oraz ww. ulic.

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.

Realizacja zadania poprzedzona została ogromną ilością uzgodnień, badań i pozwoleń, na mocy których jest ono prowadzone, w tym m.in. operat wodnoprawny, analiza wpływu inwestycji na poziom wód powodziowych, modelowanie hydrauliczne Rudawy na odcinku objętym inwestycją dla stanu obecnego, otwory wiercone sondą rdzeniową, analiza wyników pochodzących z profilowań otworów geotechnicznych i wyników z badań laboratoryjnych, opinia geologiczna do określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby inwestycji, a także: dokumentacja projektowa branży drogowej, w tym: przekroje konstrukcyjne, podłużne, poprzeczne, plan warstwicowy oraz dokumentacja branży konstrukcyjnej: przebudowa wylotów kanalizacyjnych wraz z przebudową rowów odprowadzających poniżej wylotów i dokumentacja projektowa, architektoniczna.