Bezpieczeństwo czy kompromis? Kraków modernizuje Bulwary Wiślane

2026-04-21

Komisja Infrastruktury przedyskutowała projekt przebudowy bulwarów. Radni wysłuchali także informacji na temat utrzymania czystości dróg po zakończeniu sezonu zimowego.

Radni przedyskutowali projekt modernizacji bulwarów wiślanych na odcinku od ujścia Rudawy do mostu Kotlarskiego. Inwestycja, której koszt wynosi kilkadziesiąt milionów złotych, ma poprawić bezpieczeństwo i dostępność terenów nad Wisłą, ale nie wszystkich radnych przekonuje, że proponowane rozwiązania rzeczywiście rozwiążą istniejące problemy komunikacyjne.

Jasny beton zamiast asfaltu, zielone pasy między pieszymi a rowerzystami

Katarzyna Opałka - Ogrodniczka Miejska wyjaśniła kluczowe założenia projektu. Główną zmianą będzie rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego za pomocą pasa zieleni, na którym zmieszczą się ławki. Rozwiązanie ma zapewnić pieszym bezpośredni dostęp do miejsc wypoczynku bez konieczności przecinania ścieżki rowerowej.

Asfalt zostanie zastąpiony jasnym betonem z kruszywem eksponowanym. Jasny kolor nawierzchni ma zapobiegać jej nagrzewaniu się – to rozwiązanie o tyle istotne, że ze względów przeciwpowodziowych nie można tam sadzić drzew dających cień.

Barierki ochronne mają pojawić się wyłącznie na odcinku 380 metrów – tam, gdzie istnieją już obecnie (pod Wawelem) oraz przy Galerii Kazimierz, gdzie ze względu na bezpieczeństwo będą dłuższe. Projektanci zaplanowali także dodatkowe najazdy dla osób z niepełnosprawnościami i rowerzystów, na przykład przy kładce Bernatka, gdzie niewygodna kostka kamienna zostanie zmodernizowana. - Na żadnym odcinku ścieżki rowerowe nie zostaną zawężone, a w niektórych miejscach zostaną poszerzone – zapewniała prelegentka. Inwestycja obejmuje również zwiększenie liczby pali cumowniczych, zgodnie z planem miejscowym.

Wąskie gardło pod Wawelem nie do rozwiązania – na razie

Wyzwaniem pozostaje wąski odcinek pod Wawelem. Realizacja inwestycji bez jego poszerzenia może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Wśród proponowanych rozwiązań pojawia się m.in. koncepcja „pływających ścieżek” lub tarasów, które mogłyby unosić się w czasie wysokiego stanu wody.

Jak wyjaśniono, kilka lat temu zarówno Wody Polskie, jak i konserwator zabytków nie wyrazili zgody na poszerzenie tego fragmentu. Wody Polskie obawiały się, że obiekty mogą zawężać przepływ fali powodziowej, a konserwator nie chciał zmieniać wyglądu podnóża Wawelu. Obecnie trwają rozmowy o możliwości poszerzenia tego miejsca o około 50 centymetrów, co wymagałoby zmian w pozwoleniu na budowę. Póki co plan zakłada w tym miejscu wspólny ruch pieszo-rowerowy.

Pytania o rolki i tereny zielone

W trakcie dyskusji zwrócono uwagę na potrzeby osób jeżdżących na rolkach. Wskazywano, że na szerszych odcinkach bulwarów warto rozważyć wydzielenie dla nich osobnej przestrzeni, aby ograniczyć konflikty z innymi użytkownikami.

Przedstawicielka miasta wyjaśniła, że bulwary to przede wszystkim park miejski, a nie tylko ciąg komunikacyjny. Plan miejscowy nakłada ochronę terenów zielonych, więc każda dodatkowa twarda nawierzchnia dla rolkarzy musiałaby być wykonana kosztem trawników – a te mają znaczenie rekreacyjne dla całej społeczności. - Nowe funkcje dla rolkarzy mogłyby zostać uwzględnione w planach dla bardziej technicznych bulwarów w okolicy Zabłocia – zasugerowała Katarzyna Opałka, wskazując na inne możliwe lokalizacje dla tej grupy użytkowników.

Procedura uzyskania pozwolenia na budowę trwała długo i wymagała uzyskania pozwoleń wodno-prawnych oraz konserwatorskich. Projekt opiera się na konsultacjach społecznych sprzed kilku lat, a całe przedsięwzięcie zostało oparte na kompromisie między potrzebami nowoczesnej infrastruktury a koniecznością zachowania historycznego charakteru miasta i jego terenów zielonych.

Pozimowe czyszczenia miasta

Radni zajęli się także tematem utrzymania czystości po zimie. Proces sprzątania miasta po okresie zimowym trwa niemal trzy miesiące – od marca do maja, kiedy miasto przechodzi na regularny tryb letni. Wyzwaniem jest logistyka tego okresu: powierzchnie sprzątnięte w marcu mogą ponownie ulec zapyleniu, zanim rozpocznie się regularny cykl majowy.

Przedstawiciele Zarządu Dróg Miasta Krakowa wyjaśnili, że standardem jest sprzątanie ulic wyłącznie na mokro – rozwiązanie mające ograniczyć szkodliwe zapylenie wtórne. Jednak w praktyce zdarzają się przypadki „zamiatania na sucho", najczęściej wskutek awarii sprzętu u podwykonawców, którzy zastępują regulaminowe maszyny „substandardowymi" urządzeniami.

Kontrole nad inwestorami wzmacniane

Miasto zwróciło uwagę na poważny problem zanieczyszczeń (błota i odpadów) wywożonych na kołach pojazdów wyjeżdżających z placów budowy. Za czystość jezdni w takich miejscach odpowiada bezpośrednio inwestor i kierownik budowy – to obowiązek prawny, którego celem jest ochrona budżetu gminy przed kosztami sprzątania po prywatnych inwestycjach. Straż Miejska oraz Inspekcja Transportu Drogowego prowadzą wzmożone kontrole, aby wymusić na wykonawcach dbałość o stan infrastruktury.

Anomalia pogodowa i zmiany w planowaniu finansów

Tegoroczna sytuacja pokazuje, jak wrażliwy jest budżet miejski na warunki atmosferyczne. Przyzwyczajenie do łagodnych zim z poprzednich lat doprowadziło do niedoszacowania kosztów w planach finansowych. Jak podkreślają urzędnicy, bezprecedensowy koszt sezonu zimowego oznacza, że miasto musi na nowo przemyśleć zapasy budżetowe na tego typu anomalie pogodowe. Szczególnie problematyczne są ulice z infrastrukturą szynową, takie jak Grzegórzecka czy Starowiślna, gdzie specyfika transportu tramwajowego wymaga odrębnego podejścia do oczyszczania.

Ponadto radni pozytywnie zaopiniowali wszystkie projekty uchwał dotyczące zaliczenia do dróg publicznych kategorii gminnej.