



Wisła i jej dopływy połączą miasto

2021-06-15

Bulwary wiślane to jedno z bardziej popularnych wśród krakowian miejsc wypoczynku, rekreacji i spacerów. Opracowano projekt „Wisła łączy”, który zakłada spójne zagospodarowanie nie tylko najbliższego otoczenia Wisły, ale i jej przyległych dopływów. Wszystko po to, by połączyć w nowy sposób całe miasto i wykorzystać potencjał bulwarów jako alternatywną trasę komunikacyjną dla rowerzystów, rolkarzy oraz pieszych.

W projekcie Zarządu Zieleni Miejskiej „Wisła łączy”, zaplanowano rewitalizację 25-kilometrowego odcinka na lewym i prawym brzegu rzeki oraz stworzenie nowych ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż jej najważniejszych dopływów: Rudawy, Wilgi, Prądnika, Białuchy i Dłubni.

Przewidziano budowę kilku kładek, stworzenie kameralnych miejsc wypoczynku w otoczeniu przyrody oraz wprowadzenie pasów zieleni rozdzielających ruch pieszy od rowerowego.

Projekt „Wisła łączy” opiera się na trzech podstawach:

- komunikacja: stworzenie ponad 50 km tras pieszo-rowerowych wzdłuż Wisły i jej dopływów połączy w nowy sposób różne rejony Krakowa
- ludzie: tereny nadrzeczne stwarzają wiele możliwości wartych wykorzystania. Wisła i jej dopływy połączą mieszkańców, dając nową przestrzeń do wspólnego spędzania czasu. Nowe bulwary to spełnienie marzeń Krakowian o zwróceniu się miasta ku rzekom
- zrównoważony rozwój: podstawą koncepcji zagospodarowania jest zachowanie i wyeksponowanie walorów przyrodniczych Wisły i jej dopływów.

Nowe zagospodarowanie będzie dostosowane do potrzeb mieszkańców, uwarunkowań przyrodniczych i funkcjonalnych.

W ramach projektu „Wisła łączy” zakłada się poprawę funkcjonalności, bezpieczeństwa oraz estetyki brzegów Wisły poprzez:

- rozdzielenie ruchu pieszego od rowerowego poprzez wprowadzenie pasa zieleni
- stworzenie nowych miejsc do wypoczynku z widokiem na Wisłę
- zastosowanie wysokiej jakości materiałów podkreślających prestiż tego wyjątkowego miejsca
- budowy dwóch kładek łączących Dębni z Salwatorem oraz Ludwinów z Kazimierzem.

Nowe bulwary wzdłuż Wilgi, Rudawy, Dłubni, Prądnika oraz Białuchy będą stanowić odpowiedź na potrzeby mieszkańców, przy jednoczesnym zachowaniu ich bogatych walorów przyrodniczych. Dzięki stworzeniu ciągłych tras pieszo-rowerowych, mieszkańcy będą mogli szybko i bezpiecznie przemieszczać się po mieście. Bogactwo przyrodnicze oraz stworzenie kameralnych miejsc do wypoczynku zapewni kojący i upragniony kontakt z naturą.

Rowerowe przedsięwzięcie miasta wspiera stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów. „Wykorzystanie dolin rzek: Wisły, Rudawy, Wilgi, Dłubni i Prądnika do prowadzenia ruchu rowerowego może stać się sukcesem i przykładem dla innych, ponadto przyczyni się do



realizacji postanowień referendalnych z maja 2014 r., gdy 175 tys. mieszkańców było „za” budową ścieżek rowerowych” – piszą w liście skierowanym do władz Krakowa przedstawiciele stowarzyszenia.

Kolejne inwestycje rowerowe są potrzebne, ponieważ krakowianie coraz częściej jeżdżą na dwóch kółkach. Mieszkańcy Krakowa w 2020 i 2021 r. znacznie chętniej niż w poprzednich latach jako środek przemieszczania się wybierają rower. Pokazują to dane z trzynastu punktów zlokalizowanych w różnych rejonach miasta. Wielu z nas do zmiany dotychczasowych nawyków transportowych zmusiła pandemia koronawirusa, ale i kompleksowe podejście do organizacji sposobu przemieszczania się po Krakowie wszystkich uczestników ruchu.

Istotny wpływ na wzrost ruchu rowerowego w Krakowie mają nie tylko inwestycje, tj. budowa nowych ścieżek rowerowych, ale i malowanie oznakowania dla rowerów, kontrapasów, przejazdów rowerowych itp. Porównując maj 2021 r. z analogicznym okresem w roku 2020, zauważalny jest 20-procentowy wzrost udziału ruchu rowerowego. W zestawieniu z majem 2019 r. ruch rowerowy w Krakowie wzrósł średnio o 34 proc.

Dobrze obrazują to wyniki z trzynastu punktów pomiarowych rozlokowanych w różnych rejonach Krakowa: na al. Bora-Komorowskiego ruch rowerowy wzrósł o 4 proc., w rejonie Dworca Głównego – o 54 proc., na ul. Klimeckiego – o 16 proc., ul. Kopernika – o 26 proc., ul. Kotlarskiej – o 30 proc., ul. Mogilskiej – 23 proc., ul. Monte Cassino – o 27 proc., ul. Nowohuckiej – o 6 proc., ul. Smoleńsk – o 45 proc., ul. Tynieckiej – o 2 proc., ul. Wadowickiej – o 24 proc., ul. Wielickiej – o 14 proc. Tylko na bulwarach wiślanych ruch rowerowy nieznacznie się zmniejszył (o 3 proc.).

Automatycznie aktualizowane dane z punktów pomiarowych dostępne są [tutaj](#).

Obecnie do dyspozycji mieszkańców oddanych jest około 235 km infrastruktury rowerowej. Składają się na nią drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym, pasy rowerowe, kontrapasy oraz tzw. kontraruch rowerowy, gdzie dopuszczona jest jazda rowerem „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych w strefie ruchu uspokojonego, czyli z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.