

**Rekomendacje dla tematu**  
**“Jaka przyszłość Alei Trzech Wieszczów?” wypracowane w ramach**  
**ThinkTanku Koalicji Ruchów Krakowskich**

W ramach prowadzonego ThinkTanku miejskiego Koalicja Ruchów Krakowskich “Wspólnie dla Miasta” analizuje różne aspekty działania naszego miasta. Tym razem na spotkaniu w dn. 30 października 2025 r., wspólnie z ekspertami i mieszkańcami, zajęliśmy się wizją przyszłości Alei Trzech Wieszczów. Spotkanie to stało się częścią procesu konsultacji społecznych dotyczących al. Słowackiego, prowadzonych przez Urząd Miasta Krakowa. Poniżej przedstawiamy listę rekomendacji:

1. Aleje Trzech Wieszczów są najwybitniejszą kreacją urbanistyczną początku XX w. w Krakowie i jedną z najważniejszych w całej historii miasta. W drugiej dekadzie XX w. ukształtowano je jako bulwar spacerowy (w miejscu kolei obwodowej), a w dwudziestoleciu międzywojennym nadano im charakter reprezentacyjnej alei z budynkami użyteczności publicznej i zabudową mieszkaniową o wysokim standardzie. Dopiero pod koniec lat 70. XX w., po otwarciu odcinka Nowy Kleparz-Warszawska, Aleje stały się tranzytową trasą dla ruchu samochodowego przejmując – z konieczności – większość ruchu północ-południe w skali międzydzielnicowej, aglomeracyjnej, a nawet i regionalnej. Już w latach 80., podkreślano, że są one przeciążone ruchem samochodowym, a od lat 90. postępuje degradacja związana z próbami „dostosowania” Alej do rosnącego jego natężenia. Powoduje to nie tylko degradację urbanistyczną, przekształcenie w trudno przekraczalną dla pieszych barierę i usuwanie zieleni, ale także pogarszanie warunków życia mieszkańców w sąsiedztwie, związane z hałasem i zanieczyszczeniami.

Aleje Trzech Wieszczów przenoszą obecnie bardzo duży ruch drogowy, ponieważ w obecnym stanie sieci drogowej łączą funkcję elementu II obwodnicy (rozprowadzającej ruch po śródmieściu) z funkcją tranzytową w skali międzydzielnicowej - są jednym z najważniejszych połączeń po zachodniej stronie miasta, w niektórych relacjach wciąż bez alternatywy. W związku z tym trudno jest przewidywać istotne zmiany charakteru bez

budowy planowanej Trasy Zwierzynieckiej, która ma stanowić brakujące połączenie międzydzielnicowe.

**W związku z uwarunkowaniami transportowymi uniemożliwiającymi radykalne zmniejszenie ruchu do czasu budowy III obwodnicy, należy przyjąć zasadę „przede wszystkim nie szkodzić” tj. nie realizować inwestycji, które pogłębiają degradację pierwotnego zamysłu urbanistycznego i pogarszają warunki życia przy Alejach** (jest to zbieżne z postulatami mieszkańców wyrażanymi w trakcie spotkania). Oznacza to zaniechanie doraźnej rozbudowy układu drogowego (w tym skrzyżowań), podejmowanych pod presją inwestycji kubaturowych i realizacji projektów służącym miejscowemu zwiększaniu przepustowości dla ruchu samochodowego. Dotyczy to zwłaszcza projektów w nieodwracalny sposób ingerujących w przestrzeń Alej (np. tunele pod skrzyżowaniami, wiążące się z budową długich ramp kosztem pasa zieleni).

2. Istotne jest, aby już obecnie, na etapie przygotowania budowy brakującego odcinka III obwodnicy, podejmować dyskusję o przyszłej roli transportowej Alej dostosowanej do sieci drogowej uzupełnionej o Trasę Zwierzyniecką. Analizy ruchu przeprowadzone w ramach projektu Trasy Zwierzynieckiej jasno pokazują konieczność ograniczenia przepustowości na Alejach po jej powstaniu. Wg tychże analiz bez ograniczenia przepustowości Alej ruch w centrum praktycznie się nie zmieni, a Trasa Zwierzyniecka - zamiast przejmować ruch ze śródmieścia - przejmie go z autostrady A4 oraz wygeneruje nowe, międzydzielnicowe podróże samochodem. Nie można więc biernie oczekiwać i „obserwować jak rozłoży się ruch”.

**Aby zapobiec wzrostowi ruchu w śródmieściu należy jeszcze przed otwarciem trasy Zwierzynieckiej przygotować projekt zmian, przynajmniej związany z organizacją ruchu** (np. wyznaczenie ciągłego buspasa na Moście Dębnickim i ul. Marii Konopnickiej w obu kierunkach, bez współdzielenia z prawoskrętami). Plan ten musi być konsekwentnie wdrażany od razu po otwarciu Trasy Zwierzynieckiej, a jego następstwem muszą być dalsze zmiany przestrzeni publicznej, odnowa pasa zieleni, priorytet dla komunikacji miejskiej oraz zwiększenie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Ze względu na złożoność sytuacji na Alejach temat przekształceń wymagać będzie długiego okresu przygotowań. Dotyczy to zarówno zagadnień transportowych, środowiskowych, warunków życia mieszkańców sąsiedztwa, uwarunkowań konserwatorskich (wpis do rejestru zabytków), a także kwestii społecznych, m.in. - zróżnicowanych oczekiwań i interesów mieszkańców i użytkowników Alej (w tym przyzwyczajęń kierowców), **Konieczne jest nakreślenie realistycznej i akceptowanej społecznie wizji urbanistycznej całej Alej i powiązania jej ze strategią rozwoju, polityką transportową i urbanistyczną Krakowa.**

3. Sytuacja budżetowa miasta oraz bardzo wysoki koszt budowy brakujących odcinków III obwodnicy wskazują na istotne ryzyko, że Trasa Zwierzyniecka może powstać dopiero w odległej przyszłości. Wymaga to znalezienia strategii dla Alej na najbliższe dekady, również w takim scenariuszu. Należy przeanalizować np. możliwości, przekierowania części ruchu drogowego w inne korytarze (na wschodnią część II obwodnicy lub autostradę A4 po jej poszerzeniu do trzech pasów ruchu), rozwój szynowego transportu zbiorowego (budowa metra i jego spięcie z tramwajami) lub zmniejszenie szerokości pasów ruchu.
4. **Niezależnie od realizacji III obwodnicy ważne są inwestycje poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego w krótkiej perspektywie czasowej.** Aleje Trzech Wieszców są jednym z najważniejszych ciągów komunikacji miejskiej (a także aglomeracyjnej i regionalnej). Wśród 10 węzłów z największą wymianą pasażerską aż 3 znajdują się na Alejach (pl. Inwalidów, Nowy Kleparz, Muzeum Narodowe). Dla autobusów stanowią kręgosłup sieci. Dlatego też wszelkie zmiany (krótko- i długoterminowe) powinny przede wszystkim kłaść nacisk na płynność przejazdu pojazdów transportu zbiorowego, odpowiednią pojemność przystanków oraz wygodę przesiadek. Podtrzymujemy konieczność wykonania drobnych zmian infrastrukturalnych dla komunikacji miejskiej, które zgłosiliśmy w poprzednich etapach (tj.: poszerzenie peronu autobusowego na Nowym Kleparzu w kierunku Politechniki, przebudowa prawoskrętu w ul. Prądnicką z wydzieleniem śluzy autobusowej, przebudowa prawoskrętu w ul. Focha z wydzieleniem śluzy autobusowej).
5. **Przekształcenia na Alejach powiązane muszą być z rozwojem transportu publicznego w zachodniej części miasta.** Wg obecnego studium metra jedna ze stacji ma być zlokalizowana przy Muzeum Narodowym. Będzie to oznaczać, że ten przystanek stanie się jednym z najważniejszych węzłów przesiadkowych w całym mieście i projektowanie stacji oraz przestrzeni na powierzchni musi jako priorytet stawiać funkcjonalność przystanków, zejść do stacji oraz wygodę przesiadek.

W kontekście budowy metra kluczowy jest też **powrót do koncepcji linii tramwajowej Azory - Cichy Kącik**. Zapewniać ona będzie sprawny dojazd do stacji Muzeum Narodowe z północno-zachodniej części Krakowa (tj. Bronowic, Azorów, rejonu ul. Jasnogórskiej, Miasteczka Studenckiego AGH), z których podróże obecnie stanowią bardzo dużą część ruchu na Alejach (zarówno drogowego, jak i w komunikacji miejskiej). Pozwoli też odciążać stację metra Teatr Bagatela, na której ryzyko przeciążeń zwracają uwagę autorzy studium metra. Dodatkowo to bardzo potrzebne połączenie zwiększy niezawodność i przepustowość sieci tramwajowej.

6. Wprowadzenie linii tramwajowej w Alejach uważamy za możliwe. Warto zauważyć, że istniała ona w pierwotnych koncepcjach Alej. Jednak **tramwaj powinien stanowić element starannie zaprojektowanych zmian przestrzennych, uwzględniających ochronę konserwatorską układu urbanistycznego Alej, a nie jedynie kolejny element infrastruktury transportowej.**

Już obecne potoki pasażerów transportu publicznego uzasadniają wprowadzenie w Alejach tramwaju, jednak **nie może on zakończyć się na krótkim odcinku**, jak w koncepcji z 2022 roku (tj. Nowy Kleparz - pl. Inwalidów). Absolutnym minimum jest odcinek Nowy Kleparz - Jubilat, ale docelowo musi ona wychodzić poza Aleje, gdyż obecni pasażerowie autobusów w dużej mierze przyjeżdżają z innych dzielnic, np.: Woli Duchackiej, Bieżanowa, Prądnika, czy Miasteczka Studenckiego AGH. Tramwaj powinien zatem przekraczać Wisłę i przebiegać dalej do Ronda Grunwaldzkiego, Ronda Matecznego, ul. Kamieńskiego aż do ul. Wielickiej, najlepiej również z odnogą do Woli Duchackiej w rezerwie terenowej dla ul. Nowej Sławka. Na północ zaś musi pozwolić przejść pasażerów przemieszczających się wzdłuż al. 29 Listopada. Pozwoli to utworzyć czytelny korytarz tramwajowy północ-południe, powiązany ze stacją metra Muzeum Narodowe i głównymi węzłami przesiadkowymi.

Projekt budowy tramwaju musi powstać z poszanowaniem przestrzeni Alej, zwłaszcza istniejącej zieleni. Musi uwzględniać zwężenie przekroju dla ruchu drogowego, gdyż w istniejącym przekroju Alej nie uda się wprowadzić dodatkowych funkcji transportowych bez dalszej degradacji zieleni. Ponadto ze względu na skomplikowanie skrzyżowań i dodatkowych relacji skrzyżunkowych na nich, mogą pojawić się znaczne problemy z przepustowością.

Tak zarysowany projekt charakteryzuje się dużym zakresem technicznym i finansowym, więc będzie musiał podlegać etapowaniu. Biorąc pod uwagę również inne priorytety inwestycyjne, perspektywa realizacji tramwaju w Alejach jest odległa. W razie wcześniejszej przebudowy/przeobrażenia Alej, rozwiązaniem będzie zaprojektowanie wydzielonego pasa autobusowego, który w późniejszym okresie może zostać przekształcony na wspólny pas tramwajowo-autobusowy.

7. Duże natężenie ruchu samochodowego powoduje, że Aleje są miejscem nieprzyjaznym i niebezpiecznym dla pieszych. Głównymi problemami jest: brak ciągłości ścieżek na środkowym zieleńcu, brak możliwości przejścia przez całą ulicę na jednym cyklu sygnalizacji świetlnej (co utrudnia również przesiadki na kluczowych węzłach), niebezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Kochanowskiego, czy brak oddzielenia chodnika od jezdni chociażby minimalnym zieleńcem. Należy więc przeanalizować możliwość wyznaczenia przejść dla pieszych w ciągu zieleńca na niektórych skrzyżowaniach, zmian w

sygnalizacji świetlnej i utworzenia wąskich pasów zieleni od strony chodników. Absolutnym priorytetem powinien być jak najszybciej wykonany montaż sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy ul. Kochanowskiego.

8. W trakcie Think Tanku poruszono także szereg innych problemów, związanych zarówno z transportem na Alejach, jak i warunkami życia w ich sąsiedztwie. Do rozwiązania pozostaje kwestia transportu rowerowego, obecnie prowadzonego trasami alternatywnymi. Wg Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Krakowa, wzdłuż ATW biegnie trasa główna nr 7, co również musi być uwzględnione w docelowej wizji, w porozumieniu z organizacjami i środowiskami rowerowymi.

Tematem wywołującym wiele emocji jest możliwość parkowania przez mieszkańców dzielnic sąsiadujących z Alejami, zwłaszcza w Dzielnicy I. Jednym z postulatów jest umożliwienie parkowania mieszkańców Dzielnicy I, w mniej zatłoczonych rejonach w sąsiednich podstrefach parkowania po drugiej stronie Alej.