



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.505.2026

Kraków, 18 sierpnia 2026 r.

**Pan
Rafał Zawisław
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie poprawy bezpieczeństwa pieszych w rejonie przystanków komunikacji miejskiej, przez które przebiegają drogi dla rowerów lub ciągi pieszo-rowerowe, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 10 sierpnia 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1, 2 i 5.

W opinii Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK w rejonie przystanków „Prokocim” i „Włotowa” występuje naturalny punkt wzajemnego przecinania się tras pieszych i rowerowych, a perony przystankowe oraz przestrzeń przeznaczona do oczekiwania pasażerów i dojścia do pojazdów komunikacji miejskiej przecinają ciąg rowerowy prowadzony wzdłuż ul. Wielickiej, co powoduje, że miejsca te należy uznać za lokalizacje, w których potencjalnie mogą występować konflikty pomiędzy pieszymi a użytkownikami rowerów i hulajnóg. Uwzględniając specyfikę obu lokalizacji oraz istniejące uwarunkowania przestrzenne zastosowano odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome, wskazujące na prowadzenie w tym rejonie wspólnego ciągu pieszo-rowerowego. W obecnych warunkach przestrzennych wyznaczenie dwóch niezależnych, rozdzielonych ciągów dla ruchu pieszego i rowerowego nie jest możliwe bez ingerencji w pozostałe funkcje pasa drogowego oraz konieczności przebudowy istniejącej infrastruktury.

Przyjęte we wskazanej przez Pana Radnego lokalizacji rozwiązanie w postaci wspólnego ciągu pieszo-rowerowego uwzględnia ograniczenia wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu i pozwala na:

- uporządkowanie zasad poruszania się pieszych oraz rowerzystów,
- ograniczenie i minimalizowanie potencjalnych konfliktów pomiędzy uczestnikami ruchu,

- zachowanie ciągłości trasy rowerowej wzdłuż ul. Wielickiej oraz jej funkcjonalnego powiązania z istniejącą siecią dróg rowerowych,
- zapewnienie zgodności organizacji ruchu z obowiązującymi wytycznymi projektowymi oraz zasadami organizacji ruchu.

Zastosowane oznakowanie pionowe i poziome stanowi czytelne wskazanie dla kierujących rowerami oraz pozostałych użytkowników ciągu pieszo-rowerowego, że w rejonie przystanku występuje zwiększony ruch pieszych, w związku z czym sposób poruszania się powinien uwzględniać ich obecność oraz konieczność zachowania szczególnej ostrożności. Należy jednocześnie podkreślić, że zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* kierujący rowerem korzystając z drogi dla pieszych i rowerów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustępować pierwszeństwa pieszemu. Zasady te mają szczególne znaczenie w rejonie przystanków komunikacji miejskiej, gdzie ze względu na zwiększony ruch pieszy dochodzi do częstego przecinania ciągów rowerowych przez pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej. W takich miejscach zachowanie przez wszystkich uczestników ruchu szczególnej ostrożności oraz respektowanie obowiązujących zasad pierwszeństwa ma istotne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu użytkowników infrastruktury transportowej.

W związku z powyższym zastosowane na przystankach „Prokocim” i „Włotowa” rozwiązania, polegające na wyznaczeniu wspólnego ciągu pieszo-rowerowego oraz zastosowaniu odpowiedniego oznakowania pionowego i poziomego, stanowią podstawowe środki organizacji ruchu dostosowane do istniejących warunków przestrzennych. Ich celem jest uporządkowanie zasad poruszania się pieszych i rowerzystów, zwiększenie czytelności organizacji ruchu oraz ograniczenie ryzyka występowania sytuacji konfliktowych w miejscu wzajemnego przecinania się tras. W obecnym układzie geometrycznym całkowite wyeliminowanie punktu kolizji ruchu pieszego i rowerowego poprzez rozdzielenie strefy oczekiwania pasażerów od trasy ruchu rowerowego wymagałoby przebudowy istniejącej infrastruktury i zmiany sposobu prowadzenia ciągu rowerowego w rejonie peronów przystankowych.

Samo zastosowanie dodatkowego oznakowania nie zmieni istniejącej geometrii tego miejsca. Wiąże się to z podjęciem procesów inwestycyjnych i nie ma możliwości dokonania takich zmian wyłącznie w oparciu o istniejący układ geometryczny i infrastrukturę. W ocenie zarządzającego ruchem zastosowane obecnie rozwiązania stanowią właściwe i adekwatne do istniejących uwarunkowań infrastrukturalnych podstawowe środki organizacji ruchu. Ich skuteczność w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa wymaga jednocześnie od wszystkich uczestników ruchu zachowania szczególnej ostrożności oraz przestrzegania obowiązujących zasad pierwszeństwa. Jednocześnie informuję, że progi zwalniające co do zasady stosuje się na jezdniach dróg w celu ograniczenia prędkości pojazdów. Istnieje techniczna możliwość stosowania ich na drogach dla rowerów, jednakże w miejscach przecięcia dróg dla rowerów z jezdniami oraz w rejonach intensywnego ruchu pieszego stosuje się inne środki poprawy bezpieczeństwa, takie jak odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome, wyniesione przejazdy dla rowerów i przejścia dla pieszych, zmiany geometrii drogi czy elementy uspokojenia ruchu na jezdni (np. progi zwalniające dla pojazdów samochodowych).

Przystanki „Prokocim” i „Wlotowa” charakteryzuje pochylenie podłużne, wobec czego zastosowanie fali jako środka uspokojenia ruchu może powodować przy poruszaniu się z góry u mniej wprawnych rowerzystów (np. dzieci i seniorów) poważne w skutkach przewrócenie się. Na obu przystankach nie ma podziału na chodnik i drogę dla rowerów, jest natomiast wymuszająca na rowerzystach zmniejszenie prędkości i ustępowania pieszym, wspólna droga dla pieszych i rowerów. Na uspokojenie ruchu rowerowego na przystanku „Wlotowa” dodatkowo pozytywnie wpływa przewężenie przestrzeni użytkowej do ok 2,5 m na długości ok. 25 m dla jadących od strony centrum Krakowa. Z kolei na przystanku „Prokocim” wolniejszą jazdę wymusza fazowana nawierzchnia kostki brukowej.

Jako zarządca infrastruktury Zarząd Dróg Miasta Krakowa w pełni dostrzega problem trudnych warunków geometrycznych we wskazanych lokalizacjach. Inspektorzy ZDMK przeprowadza weryfikację techniczną przystanków „Prokocim” i „Wlotowa” w terminie do końca września br.

Zgodnie z wytycznymi technicznymi WR-D-42-2 jedynym w pełni skutecznym rozwiązaniem konfliktu w Prokocimiu i przy ul. Wlotowej jest fizyczna przebudowa i poprowadzenie ścieżki rowerowej za wiatą przystankową.

- Przystanek „Prokocim” (stara pętla): zmiana geometrii wymaga opracowania i zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu.
- Przystanek „Wlotowa”: korekta geometrii tego rejonu wraz z separacją ruchu wymaga opracowania i zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu.

W ramach działań o charakterze utrzymaniowym i doraźnym (przy czym część ww. elementów musi zostać objęta zatwierdzonym projektem organizacji ruchu) ZDMK może rozważyć:

- wprowadzenie dedykowanej barwy nawierzchni i/lub zastosowanie grubowarstwowego oznakowania strukturalnego (czerwone pasy ostrzegawcze) przed wjazdem w strefę przystankową, które poprzez efekt wibracyjno-akustyczny wymuszają na rowerzystach i użytkownikach hulajnóg redukcję prędkości;
- montaż systemowych, niskoprofilowych miniprogów kauczukowych dedykowanych dla ścieżek rowerowych. Rozwiązanie to musi jednak gwarantować, że w warunkach jesienno-zimowych nie dojdzie do poślizgów i upadków cyklistów;
- sprawdzenie parametrów oświetlenia ulicznego w tych punktach oraz montaż dodatkowych tablic ostrzegawczych zwracających uwagę na pierwszeństwo pieszych.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa aktualnie nie prowadzi zadań w rejonie pętli „Prokocim”, natomiast w rejonie przystanków „Wlotowa” prowadzone jest zadanie pn. „Modernizacja przejścia podziemnego pod ul. Wlotową w ciągu ul. Prostej wraz z przystosowaniem obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych” - umowa nr 336/U/ZDMK/2025 z 29 lipca 2025 r. W opracowaniu jest szczegółowa koncepcja zagospodarowania terenu. Zadanie to ma zwiększyć bezpieczeństwo pieszych przemieszczających się na przystanki tramwajowe i autobusowe oraz usprawnić komunikację dla osób niepełnosprawnych.

Ad 3 i 4.

Przedmiotowy problem dotyczy przede wszystkim istniejących, wcześniej utworzonych przystanków. W przypadku wyznaczania nowych przystanków wskazane w interpelacji Pana Radnego problemy nie występują, ponieważ proces ich lokalizacji i organizacji jest realizowany w sposób kompleksowy, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów, zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz konieczności zapewnienia odpowiednich warunków zarówno dla pasażerów, jak i pozostałych uczestników ruchu.

Jednoznaczna ocena modeli prowadzenia ruchu rowerowego w rejonie przystanków komunikacji miejskiej w myśl zasady „brak segregacji - mniejsze bezpieczeństwo” i „segregacja - większe bezpieczeństwo” w opinii Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie nie jest oczywista, podobnie jak sterowanie ruchem na małych i średnich skrzyżowaniach. Intuicja podpowiada, że na dwóch podobnych skrzyżowaniach - gdzie jedno sterowane jest sygnalizacją świetlną, a drugie tylko za pomocą znaków pionowych - na tym ze światłami zdarzeń z udziałem pieszych będzie mniej. Dane z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK) za ten sam okres pokazują jednak, że na skrzyżowaniu ul. Kalwaryjskiej i ul. Legionów Piłsudskiego - z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną, zdarzeń z udziałem pieszych jest nieznacznie, ale jednak więcej, niż na skrzyżowaniu bez sygnalizacji świetlnej ul. Wielopole, ul. Starowińskiej, ul. Westerplatte, ul. Św. Gertrudy i ul. Siennej. Tam, gdzie przestrzeń i organizacja ruchu niejako narzuca na użytkowników potrzebę „porozumienia się” z innymi uczestnikami ruchu, czyli w praktyce wymusza zmniejszenie prędkości i zwiększoną uwagę, odbierana jest jako generująca sytuacje konfliktowe i uważana za mniej bezpieczną, pomimo braku potwierdzenia w danych.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w ramach opiniowania projektów i rozwiązań każdorazowo zwraca uwagę na konieczność zapewnienia bezpiecznej obsługi pasażerów na peronach przystankowych, w tym na odseparowanie ruchu rowerowego. Standardy rozwiązań zarówno w zakresie ruchu pieszego jak i rowerowego określone są w dokumentach pn. *Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa* oraz *Standardy Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa*. Zgodnie z pkt 4.1 obowiązujących *Standardów rowerowych*, dla uspokajania ruchu samochodowego należy stosować progi płytowe U-16b lub U-16c o długości ponad 5,0 m lub progi wyspowe (poduszkowe). Inne progi (listwowe, podrzutowe) nieskutecznie egzekwują ograniczenie prędkości, zwiększają hałas lub stanowią utrudnienie dla rowerzystów. Poprawnie wyprofilowany próg płytowy nie jest przeszkodą dla ruchu rowerowego.

Kwestie związane z bezpieczeństwem w rejonie przystanków komunikacji miejskiej, w szczególności w miejscach, w których dochodzi do wzajemnego przecinania się ruchu pieszego i rowerowego, są na bieżąco analizowane w ramach prowadzonych prac nad organizacją ruchu i infrastrukturą. Działania te realizowane są we współpracy Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie oraz ZDMK. W przypadku stwierdzenia miejsc wymagających poprawy podejmowane są działania mające na celu zwiększenie czytelności organizacji ruchu oraz ograniczenie sytuacji konfliktowych. Przy planowaniu i realizacji tych przedsięwzięć uwzględnia się istniejące warunki przestrzenne, natężenie ruchu pieszego i rowerowego, a także obowiązujące przepisy i wytyczne. Działania te mają charakter ciągły i będą konsekwentnie kontynuowane w celu sukcesywnego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa

i funkcjonalności organizacji ruchu. W miarę dostępnych możliwości technicznych i finansowych kolejne lokalizacje będą sukcesywnie poddawane ocenie.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

Stanisław Kracik

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa