



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.224.2026

**Pan
Maciej Michałowski
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie harmonogramu remontów w Krakowie, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 19 marca 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1 i 2.

Codzienna praca nad informacją drogową w Krakowie to rozbudowany proces zbierania, analizy i dystrybucji danych o sytuacji w Mieście. Podstawą działania jest stały przepływ informacji pomiędzy komórkami odpowiedzialnymi za utrzymanie infrastruktury, inwestycje oraz zajęcie pasa drogowego. Dane są na bieżąco analizowane, weryfikowane i uzupełniane o szczegóły dotyczące lokalizacji, zakresu robót oraz ich wpływu na ruch.

Kluczowym etapem jest przetworzenie tych danych na zrozumiałe i użyteczne komunikaty dla mieszkańców. Centralnym narzędziem jest strona internetowa Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz zakładka *Info z dróg*, w której codziennie aktualizowana jest interaktywna mapa prac drogowych oparta na *Google Maps*. Mapa zawiera informacje o remontach, inwestycjach, zajęciach pasa drogowego oraz zmianach w organizacji ruchu (<https://zdmk.krakow.pl/zestawienie-prac-w-miescie>).

Uzupełnieniem jest zestawienie największych utrudnień w podziale na Dzielnice, które jest regularnie dystrybuowane – przesyłane mailowo do Rad Dzielnic, okolicznych przedsiębiorców oraz Krakowskiego Centrum Kontakt.

Dodatkowo wykonawcy prac prowadzonych na zlecenie Zarządu Dróg Miasta Krakowa są zobligowani do wystawienia w terenie banerów informacyjnych tak, by informacja o planowanym rozpoczęciu robót trafiła do osób na co dzień korzystających z danej drogi przed rozpoczęciem prac. Równoległe Zarząd Dróg Miasta Krakowa prowadzi szeroką komunikację:

- publikuje informacje na stronie internetowej (<https://zdmk.krakow.pl>),
- przekazuje komunikaty do Urzędu Miasta Krakowa (m.in. serwis *Magiczny Kraków*),
- współpracuje z Zarządem Inwestycji Miejskich w Krakowie i Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie,
- wykorzystuje media, *social media* oraz nośniki informacji w przestrzeni miejskiej.

W przypadku nagłych utrudnień komunikaty są wyświetlane także na tablicach VMS, co pozwala szybko dotrzeć do kierowców.

Działania te realizowane są w skali dużego miasta obejmującego setki kilometrów infrastruktury drogowej i tysiące elementów organizacji ruchu, dlatego kluczowe znaczenie ma aktualność danych i sprawna komunikacja.

Ad 3.

Oprócz interaktywnej mapy prac drogowych oraz innych działań opisanych w Ad 1 i 2 Wydział Komunikacji Społecznej UMK za pośrednictwem serwisu Krakow.pl na bieżąco informuje o wszelkich pracach drogowych – zarówno o dużych inwestycjach, jak również o remontach bieżących. Pracownicy Biura Prasowego i Referatu Mediów Miejskich Wydziału Komunikacji Społecznej UMK są w stałym kontakcie z pracownikami Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz innych jednostek realizujących inwestycje drogowe w celu pozyskania i opublikowania w mediach miejskich informacji dotyczących utrudnień dla mieszkańców wynikających z prowadzonych robót drogowych. Koordynacji działań informacyjnych w tym zakresie służą także cotygodniowe narady organizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK, w którym uczestniczą także pracownicy Wydziału Komunikacji Społecznej UMK odpowiedzialni za działania informacyjne.

Informacje o inwestycjach i remontach drogowych prezentowane są w serwisie Krakow.pl na dwa sposoby. Główny, to publikacja komunikatów na stronie głównej, a także w zakładce *Komunikacja* (<https://krakow.pl/208618,artykul,komunikacja.html>). Istnieje również specjalna podstrona *Na krakowskich ulicach*, gdzie prezentowane są wyłącznie komunikaty o robotach drogowych. Drugi sposób to publikacja komunikatów w zakładce *Dzielnice* (jest ona podzielona na 18 podstron). Dzięki temu mieszkańcy Miasta mogą zawęzić wyszukiwanie informacji do tych, które dotyczą ich najbliższych okolic zamieszkania. Aktualność prezentowanych informacji jest sprawdzana każdego dnia. Informacje o inwestycjach infrastrukturalnych przekazywane są również za pośrednictwem mediów społecznościowych (Facebook, X, Instagram, YouTube), a o większych remontach zamieszczane są informacje na łamach miesięcznika miejskiego *Kraków.pl*.

Ad 4 i 5.

Kraków posiada bardzo rozbudowaną sieć dróg publicznych, której łączna długość przekracza 1 100 km. Obejmuje ona zarówno drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, jak i gminne. Obecny układ drogowy realizowany był często w oparciu o minione standardy (niespełniające z oczywistych względów obecnych oczekiwań), uzupełnianie braków oraz prowadzenie inwestycji z rozbudowaną infrastrukturą transportową (sieć tramwajowa, system kolejowy). Powyższe uwarunkowania stanowią znaczne wyzwanie koordynacyjne. Natomiast nie ma realnej możliwości odkładania bieżących remontów, jak i zaplanowanych inwestycji w nieokreśloną przyszłość gdyż często powiązane jest to z finansowaniem, uzyskaniem pozwoleń budowlanych, decyzji środowiskowych, uzgodnień konserwatorskich i archeologicznych.

Układ komunikacyjny Krakowa jest już nasycony, zatem każde prowadzenie prac będzie powodować zwiększenie kongestii transportowej. Niestety jest to nieuniknione, aczkolwiek należy zauważyć, że każdorazowo uciążliwości wynikające z prowadzonych robót są rekompensowane ich zyskami. Należy również nadmienić, że pas drogowy oprócz funkcji umożliwiającej przemieszczanie się osób lub towarów stanowi także przestrzeń, w której zagregowane są środki do transportu energii cieplnej i elektrycznej, przewodów teletechnicznych, wody jak i kanalizacji sanitarnej oraz deszczowej. Elementy te muszą również

być serwisowane i unowocześniane. Z powyższego również wynikają zadania bardzo często niemożliwe do wcześniejszego zaplanowania i umiejscowienia w bieżącym harmonogramie robót.

Utrudnienia komunikacyjne w różnych częściach Miasta Krakowa spowodowane pracami remontowymi mają bezsprzecznie na celu poprawę sytuacji ruchowej w danej lokalizacji, a także zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu lub dostosowania infrastruktury drogowej do istniejących wymogów. Każda zmiana organizacji ruchu w początkowym etapie nierozzerwalnie wiąże się z sytuacjami problematycznymi i kontrowersjami, gdyż użytkownicy ruchu drogowego muszą mieć czas, aby się z nią zaznajomić, oswoić i przystosować się oraz wypracować zastępcze trasy przejazdu.

Dodatkowo równolegle do zadań inwestycyjnych Miasta prowadzone są inwestycje Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe oraz przedsięwzięcia objęte umowami na realizację inwestycji drogowych na podstawie art. 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych*, a także prace utrzymaniowe. Równocześnie pragnę zwrócić uwagę, iż poza inwestycjami miejskimi od północnej strony Miasta realizowane są zadania polegające na przebudowie układu drogowego przez inne jednostki np. GDDKiA, która wykonuje ostatni fragment drogi S7 (połączenia północnej obwodnicy ze wschodnią). Realizacja ww. zadania skutkuje przeniesieniem się ruchu podmiejskiego na sieć ulic Krakowa, co również ma wpływ na sytuację ruchową w północnym rejonie Miasta. Należy jednak pamiętać, że wykonanie ww. inwestycji docelowo pozwoli wyprowadzić ruch tranzytowy jaki koncentruje się w Mieście w ciągu dróg krajowych, ale przede wszystkim poprawi jakość życia mieszkańców i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Organ zarządzający ruchem, podczas zatwierdzania projektów czasowej organizacji ruchu bierze pod uwagę opinie m.in. Zarządu Dróg Miast Krakowa, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie oraz Komendy Miejskiej Policji w Krakowie celem wypracowania rozwiązań zapewniających bezpieczne i efektywne poruszanie się po drogach. Każdorazowo Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK wnioskuje o zastosowanie technologii oraz rozwiązań wykonywania robót niepowodujących (ograniczających) zamknięcia skrzyżowań, tzw. wykonywanie robót "połówkowo", stosowanie technologii monolitycznych, czy też o nie wprowadzanie innych utrudnień oraz prac drogowych na trasach objazdowych. Jednakże finalny kształt wprowadzonej na okres prac budowlanych i utrzymaniowych czasowej organizacji ruchu często determinowany jest przez konieczną do zastosowania technologię robót określoną przez wykonawcę danej inwestycji.

Terminy wprowadzenia czasowej organizacji ruchu są określane w zatwierdzanych projektach, niemniej realne terminy realizacji prac (etapów) zazwyczaj determinowane są przez inne czynniki, tj. zapisy umów, czy też kwestie dofinansowania.

Niezależnie od powyższego należy pamiętać, że zgodnie z art. 20 pkt. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* za koordynację robót w pasie drogowym odpowiada zarządca drogi. Przed rozpoczęciem robót, które będą determinowały znaczne zmiany w organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem przyjmuje zasadę organizacji spotkań przy udziale Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Komendy Miejskiej Policji w Krakowie oraz Radnych Dzielnic Miasta Krakowa, jak również wykonawcy, celem wypracowania jak najbardziej optymalnych rozwiązań i kompromisu umożliwiającego przeprowadzenie prac, zapewnienia obsługi komunikacyjnej, jak i zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom drogi i pracownikom budowy. Prowadzone są również kampanie informacyjne, a w warunkach wdrożenia zatwierdzanych projektów organizacji ruchu jest zapis o konieczności

informowania mieszkańców oraz podmiotów gospodarczych przez wykonawcę o planowanych pracach i wynikających z tego utrudnień co najmniej 7 dni wcześniej.

Ponadto informuję, że zarządzeniem nr 1185/2025 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 16 maja 2025 r. został powołany, wzorem lat ubiegłych, *Zespół ds. koordynacji działań podejmowanych w obszarze dróg publicznych celem zapewnienia płynności ruchu drogowego.*

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2026-03-26 11:32

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
4. Wydział Komunikacji Społecznej
5. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. Aa