



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.242.2026

**Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie utrudnień w ruchu związanych ze zmianami w rejonie ul. ks. Jancarza i ul. Parnickiego w Mistrzejowicach, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 24 marca 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Projekty organizacji ruchu na drogach publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) położonych na terenie Krakowa zatwierdza Pan Michał Mikołajczyk, Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK, działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Krakowa. Projekt czasowej organizacji ruchu związany z przedmiotową sprawą przygotował wykonawca budowy linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice). Po uzyskaniu opinii Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Policji, jak i Zarządu Transportu Publicznego został on zatwierdzony.

Ad 2 i 3.

Wprowadzenie ww. organizacji ruchu było niezbędne w celu przeprowadzenia przebudowy wlotu ulicy Parnickiego. Zastosowana technologia, jako ta najbardziej optymalna, umożliwia najszybsze przeprowadzenie robót. Dodatkowo możliwy jest wyjazd z osiedla alternatywnymi wlotami. W świetle powyższego prowadzenie analiz oraz prognoz nie zostało wykonane.

Ad 4.

Każde prowadzenie robót niesie ze sobą ryzyko pogorszenia się warunków drogowych. Skutkuje zwiększeniem się kongestii transportowej. Układ drogowy w Krakowie jest mocno nasycony i zazwyczaj większość ograniczeń w ruchu pojazdów niestety skutkuje przeciążeniem dróg sąsiadujących albo alternatywnych. Jest to nieuniknione, aczkolwiek należy zauważyć,

że każdorazowo uciążliwości wynikające z prowadzonych robót są znacząco rekompensowane ich zyskami. Jak już wcześniej zostało wskazane wyjazd z osiedla jest możliwy kilkoma wlotami. Dodatkowo pojazdy służb ratunkowych, poruszając się po drogach jako pojazdy uprzywilejowane z użyciem specjalnych sygnałów mają prawo do niestosowania się, do niektórych przepisów o ruchu drogowym.

Ad 5.

Obecnie przebudowywany pas drogowy, oprócz funkcji umożliwiającej przemieszczanie się osób lub towarów, stanowi również przestrzeń, w której zagregowane są (zebrane) środki do transportu energii cieplnej i elektrycznej, przewody teletechniczne, woda jak i kanalizacja. Elementy te również muszą zostać zmodernizowane oraz unowocześnione. Determinuje to między innymi prowadzenie głębokich wykopów, przez które nie jest możliwe przeprowadzenie ruchu kołowego bez zdecydowanego pogorszenia się warunków bezpieczeństwa również dla prowadzących prace. Mając na uwadze powyższe zaistniała konieczność zamknięcia części skrzyżowania.

Ad 6 i 8.

Pracownicy Urzędu Miasta Krakowa przy współpracy z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji monitorują obecną sytuację, a w przypadku konieczności będą podejmowane decyzje o wprowadzaniu zmian. Wówczas, gdy organ zarządzający ruchem, w ramach nadzoru w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności zaleci zmiany w organizacji ruchu, wykonawca zobowiązany będzie do ich wprowadzenia.

Ad 7.

Mając na uwadze wyżej wymienione argumenty, a także biorąc pod uwagę potrzebę jak najsprawniejszego i najszybszego ukończeniu budowy oraz dynamikę i ogrom frontu robót związanych z realizacją KST, etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice) nie przeprowadzano konsultacji społecznych dotyczących czasowej zmiany organizacji ruchu.

Ad 9.

W przypadku organizacji ruchu przy tak dużych inwestycjach trudno jednoznacznie wskazać jedną odpowiedzialną stronę, która ponosiłaby pełną odpowiedzialność za ewentualne utrudnienia. Cały proces od projektowania, przez opiniowanie, aż po wdrożenie i realizację to wspólne działania wielu podmiotów. Aktualnie prace ww. rejonie są niezbędne dla poprawy układu komunikacyjnego, a tym samym i komfortu życia mieszkańców. Ich harmonogram i organizacja ruchu zostały przygotowane tak, aby zminimalizować wpływ na codzienne funkcjonowanie mieszkańców, natomiast nie ma realnej możliwości, aby przedmiotowe utrudnienia nie występowały. Zgodnie z założeniami nie powinny one jednak prowadzić do ponadnormatywnego stanu czy też do paraliżu komunikacyjnego osiedla. Naturalnie przy tak dużych przedsięwzięciach występują okresowe niedogodności, ale są one na bieżąco monitorowane, a organizacja ruchu w razie potrzeby będzie modyfikowana, aby utrzymać płynność komunikacji na możliwie najwyższym poziomie.

Ponadto informuję, że konieczność zamknięcia wlotu ul. Parnickiego wynika z braku realnych możliwości przeprowadzenia robót budowlanych przy utrzymaniu ruchu wahadłowego. Brak również możliwości budowy tymczasowych przejazdów w rejonie wlotu z uwagi na kolizje z rosnącymi w tym rejonie drzewami.

W celu ograniczenia negatywnych skutków zamknięcia wlotu ul. Parnickiego wyznaczony został objazd przez ul. Wawelską.

Zakończenie prac powodujących konieczność zamknięcia wlotu ul. Parnickiego planowane jest do końca kwietnia br.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano przez:

Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2026-03-31 16:16

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