PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.537.2026 Kraków, 3 września 2026 r.

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie zamiaru wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na osiedlu domów jednorodzinnych w Mistrzejowicach, przekazaną przez Panią Iwonę Chamielec, Wiceprzewodniczącą Rady Miasta Krakowa 26 sierpnia 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Na układ drogowy obsługujący os. Mistrzejowice składają się zarówno drogi publiczne jak również te, które nie zostały zaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych. Drogi wewnętrzne w części administrowane są przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK), ale nie wszystkie drogi w tym rejonie mają uregulowany stan prawny. Zgodnie z informacjami wynikającymi z ISDP ul. Sapiehy przebiega częściowo przez teren prywatny, co również ma znaczenie przy ewentualnym planowaniu zmian w organizacji ruchu.

Dla ul. Do Fortu (odcinek od ul. Dmowskiego do ul. Mistrzejowickiej – odcinek drogi wewnętrznej) opracowany i zatwierdzony został projekt stałej organizacji ruchu przewidujący wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz ustawienie barier drogowych zabezpieczających uczestników ruchu wzdłuż głębokiego rowu odwodnieniowego. Odrębnie rozpatrywana była możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na drodze wewnętrznej ul. Mazanka, gdzie ewentualne wprowadzenie zmian jest możliwe po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Dzielnicy XV Mistrzejowice.

W przypadku dróg publicznych organ zarządzający ruchem nie prowadzi aktualnie prac nad projektem wprowadzenia ruchu jednokierunkowego. Wynika to m.in. z faktu, że układ komunikacyjny osiedla obejmuje zarówno drogi publiczne, jak i drogi wewnętrzne, a organizacja ruchu powinna zapewniać racjonalne i równomierne rozprowadzenie ruchu po całym obszarze.

Ad 2.

Inicjatorem rozważenia zmian w organizacji ruchu w tym rejonie było Stowarzyszenie „Projekt Do Fortu”. Jako argumenty przemawiające za zmianą organizacji ruchu wskazywano:

- poprawę bezpieczeństwa mieszkańców i innych uczestników ruchu,
- ograniczenie ruchu tranzytowego,

- zwiększenie komfortu mieszkańców,
- zmniejszenie emisji hałasu i spalin,
- poprawę płynności ruchu.

W związku ze zgłaszanymi problemami przeprowadzono wizję terenową z udziałem przedstawicieli Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji, Straży Miejskiej Miasta Krakowa, Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK oraz ZDMK, gdzie wpływały także bezpośrednie wnioski mieszkańców dotyczące wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Mazanka.

Ad 3.

Opracowany projekt ruchu jednokierunkowego dotyczy drogi wewnętrznej ul. Do Fortu, na odcinku od ul. Dmowskiego do ul. Mistrzejowickiej.

Ad 4.

Wprowadzenie zaprojektowanych zmian będzie możliwe dopiero po uzyskaniu pozytywnej opinii Rady Dzielnicy XV Mistrzejowice. Sytuacja ta jest szczególnie istotna w świetle najnowszych działań Rady Dzielnicy, która 18 grudnia 2025 r. podjęła uchwałę nr XXVI/167/2025 *w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących zmiany stałej organizacji ruchu w osiedlu Mistrzejowice Nowe w Krakowie*. Następnie, 27 sierpnia 2026 r., podjęła uchwałę nr XXXIV/210/2026 *w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących zmiany stałej organizacji ruchu na ul. Mazanka w Krakowie*.

Rada Dzielnicy wskazuje obecnie, że ze względu na konflikt społeczny wśród mieszkańców osiedla Mistrzejowice Nowe jej możliwości negocjacyjne i mediacyjne zostały w tej sprawie w całości wyczerpane. W konsekwencji Rada nie zajmuje jednoznacznego stanowiska, którego oczekują od niej miejskie jednostki. Oznacza to, że pomimo istnienia gotowego i zatwierdzonego projektu organizacji ruchu dla ul. Do Fortu jego wdrożenie jest wstrzymane, a dalsze działania zależą od rozstrzygnięcia kwestii społecznych i stanowiska właściwych organów.

W odniesieniu do dróg publicznych Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK nie prowadzi obecnie prac nad analogiczną dokumentacją. Wynika to również z konieczności traktowania układu komunikacyjnego osiedla jako całości – nie jest zasadne wprowadzanie ruchu jednokierunkowego wyłącznie na wybranych drogach publicznych bez uwzględnienia sposobu rozprowadzenia ruchu na drogach wewnętrznych.

Ad 5.

Nie były przeprowadzane bezpośrednie analizy w zakresie wskazanych pomiarów natężenia i prędkości ruchu. Natomiast w trakcie przeprowadzonej wizji w terenie – przy udziale przedstawicieli Policji, Straży Miejskiej, właściwych komórek organizacyjnych UMK oraz ZDMK - wskazano na istotne uwarunkowania infrastrukturalne, które nie pozwalają na swobodne mijanie się dwóch pojazdów oraz na brak chodników.

Ad 6.

Gmina Miejska Kraków nie dysponuje odrębną, bezpośrednią analizą, która pozwalałaby jednoznacznie ocenić, czy po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego nie nastąpi wzrost

prędkości pojazdów. Argumentacja mieszkańców dotycząca korzystania z jezdni przez pieszych – w tym seniorów, osoby o ograniczonej sprawności, rodziców z wózkami oraz dzieci poruszające się na rowerach – została potraktowana jako dodatkowa przesłanka przemawiająca za wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego, którego jednym z celów ma być poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Ad 7.

Kwestia zmiany organizacji ruchu na ww. ulicach była przedmiotem działań Rady Dzielnicy XV Mistrzejowice, których wynikiem były uchwały w sprawie m.in. przeprowadzenia konsultacji społecznych. Spotkania te nie zostały przeprowadzone, a Gmina Miejska Kraków nie ma informacji o planowanym terminie ich realizacji. W przypadku decyzji o uruchomieniu formalnego procesu konsultacyjnego Wydział Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego UMK zadeklarował udzielenie niezbędnego wsparcia, zgodnie z zasadami określonymi w uchwale Rady Miasta Krakowa dotyczącej konsultacji społecznych.

Ad 8.

Nie jest możliwe podanie dokładnej liczby wszystkich uwag, protestów i wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu. Mieszkańcy są w tej kwestii wyraźnie podzieleni. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ul. Do Fortu spotkało się zarówno z licznymi sprzeciwami i pismami kwestionującymi zasadność proponowanej zmiany, jak i z poparciem części mieszkańców, którzy opowiadają się za jej wprowadzeniem. W związku z tym nie ma podstaw do stwierdzenia, że wniosek o zmianę organizacji ruchu uzyskał jednoznaczne poparcie mieszkańców. Przekazane informacje wskazują natomiast na istotny podział stanowisk w tej sprawie.

Ad 9.

Na obecnym etapie nie ma potwierdzonego terminu ani jednoznacznej deklaracji przeprowadzenia formalnych konsultacji społecznych, które umożliwiłyby mieszkańcom zapoznanie się z pełnym projektem organizacji ruchu, zakresem planowanych zmian, lokalizacją barier oraz przewidywanymi skutkami dla ruchu samochodowego i pieszego.

Ad 10.

Realizacja projektu przy ul. Do Fortu została obecnie wstrzymana. Miasto posiada opracowany i zatwierdzony projekt, jednak jego realizację uzależnia od uzyskania pozytywnej opinii Rady Dzielnicy XV Mistrzejowice. Rada Dzielnicy nie zajmuje obecnie jednoznacznego stanowiska w tej sprawie, wskazując na wyczerpanie możliwości dalszych negocjacji i mediacji w związku z trwającym konfliktem społecznym.

W konsekwencji ruch jednokierunkowy na wskazanym odcinku ul. Do Fortu nie zostanie wprowadzony do czasu rozstrzygnięcia kwestii opinii Rady Dzielnicy i zakończenia działań dotyczących konfliktu społecznego.

Ad 11.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na wskazanym obszarze powinna być rozpatrywana kompleksowo, z uwzględnieniem funkcjonowania całego układu komunikacyjnego osiedla, a nie wyłącznie pojedynczej drogi publicznej.

Na wskazanym obszarze zastosowano już rozwiązania mające na celu ograniczenie prędkości i poprawę bezpieczeństwa ruchu, w szczególności strefę Tempo 30, progi zwalniające oraz skrzyżowania z równorzędnymi wlotami od strony ul. Sapiehy. Przestrzeganie obowiązujących ograniczeń prędkości pozostaje również w zakresie kompetencji Policji, która prowadzi stosowne działania kontrolne.

Przy ocenie możliwości wprowadzenia kolejnych rozwiązań należy jednak uwzględnić istniejące uwarunkowania prawne, własnościowe i infrastrukturalne. Istotne znaczenie ma nieuregulowany stan prawny części dróg oraz fakt, że ul. Sapiehy przebiega przez teren prywatny, co może ograniczać możliwość realizacji niektórych inwestycji infrastrukturalnych, w tym budowy chodników czy przebudowy istniejącego układu drogowego.

Ad 12.

Sytuacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na wskazanym obszarze jest monitorowana na bieżąco. Na obecnym etapie monitoring ten nie jest jednak prowadzony w formie odrębnego opracowania.

Ewentualne zmiany w organizacji ruchu lub wprowadzenie dodatkowych elementów infrastruktury drogowej powinny być jednak rozpatrywane w kontekście funkcjonowania całego osiedla. Ich celem powinno być nie tylko ograniczenie prędkości w konkretnym miejscu, ale również zapewnienie racjonalnego i bezpiecznego rozprowadzenia ruchu oraz właściwych warunków dla wszystkich uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców).

Na obecnym etapie nie przewiduje się przeprowadzenia odrębnego, kompleksowego audytu bezpieczeństwa. W przypadku stwierdzenia potrzeby zastosowania dodatkowych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu, takich jak: rozszerzenie strefy zamieszkania, montaż kolejnych progów zwalniających, budowa wyniesionych skrzyżowań, zastosowanie szykan lub innych elementów uspokojenia ruchu, dodatkowe oznakowanie czy stworzenie bezpiecznej przestrzeni dla pieszych, ich wprowadzenie będzie każdorazowo poprzedzone oceną zasadności planowanych zmian na funkcjonowanie układu komunikacyjnego osiedla.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

Stanisław Kracik

Otrzymują:
1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
3. Wydział ds. Dzielnic Miasta Krakowa
4. Wydział Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego
5. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. Aa