PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.553.2026 Kraków, 21 września 2026 r.

Pan
Rafał Zawiślak
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie niebezpiecznego zakończenia bariery energochłonnej przy ciągu pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Opolskiej, przekazaną przez Panią Iwonę Chamielec, Wiceprzewodniczącą Rady Miasta Krakowa 11 września 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa, jako organ zarządzający ruchem, przeprowadza co najmniej dwa razy w roku kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach publicznych. Ostania kontrola ul. Opolskiej odbyła się 1 czerwca 2026 r.

W miejscu wskazanym w interpelacji zlokalizowany jest obiekt mostowy przebiegający nad ciekiem wodnym. Zastosowana bariera ochronna stanowi element infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest zapobieżenie niekontrolowanemu opuszczeniu jezdni przez pojazdy i ograniczenie skutków potencjalnych zdarzeń drogowych. Bariera od strony najazdu została wykonana ze skosem, natomiast na jej zakończeniu zastosowano element końcowy zgodny z przyjętym rozwiązaniem konstrukcyjnym. Szerokość ciągu pieszego pomiędzy barierą ochronną a barierą mostową (ekrany) wynosi około 3,5 m. Po dokonanej ocenie stanu technicznego urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa stwierdzono, że niektóre wystające elementy tej bariery mogą powodować zagrożenie bezpieczeństwa poruszających się po chodniku w kierunku ul. Mackiewicza. W związku z powyższym wskazane w interpelacji miejsce zostało do czasu zastosowania rozwiązania docelowego oznakowano tymczasowo za pomocą tablicy kierującej U-21B.

Jednocześnie informuję, że bez zbędnej zwłoki zostały podjęte działania zmierzające do poprawy stanu technicznego bariery. Firma utrzymaniowa działająca na zlecenie ZDMK

podjęła działania zmierzające do zakupu nowego elementu zabezpieczającego zakończenie bariery w celu poprawy jej stanu technicznego.

Ad 2.

Bariera we wskazanej lokalizacji została wykonana w ramach inwestycji związanej z budową układu drogowego ul. Opolskiej i funkcjonuje w obecnej lokalizacji co najmniej od 2009 r. Brak informacji dotyczących ewentualnych audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazane w treści interpelacji miejsce nie było objęte dokumentacją projektową opiniowaną przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie ani wcześniejszy Zespół ds. audytów rowerowych w Mieście Krakowie, które wydawały opinie w ramach tzw. audytu rowerowego.

Ad 3.

Wbrew twierdzeniom zawartym w interpelacji, wskazana lokalizacja nie stanowi drogi dla rowerów ani ciągu pieszo-rowerowego z uwagi na brak stosownego oznakowania pionowego i poziomego. Ciąg, o którym mowa został wykonany jako dwunawierzchniowy podczas prac remontowych w obrębie chodnika. Część asfaltowa nie jest oznakowana jako droga dla rowerów, jednak rowerzyści mogą się nią poruszać zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, w związku z podwyższoną prędkością na ul. Opolskiej.

Ad 4.

Wskazane w interpelacji miejsce zostało do czasu zastosowania rozwiązania docelowego oznaczone tymczasowo za pomocą tablicy kierującej U-21B. Jak wskazano w punkcie 1, bez zbędnej zwłoki zostały również podjęte działania zmierzające do poprawy stanu technicznego bariery. Firma utrzymaniowa działająca na zlecenie ZDMK podjęła działania zmierzające do zakupu nowego elementu zabezpieczającego zakończenie bariery w celu poprawy jej stanu technicznego.

Ponadto po przeprowadzeniu wizji w terenie oraz weryfikacji istniejącego rozwiązania zostanie podjęta decyzja co do zakresu ewentualnych dalszych działań mających na celu poprawę jego czytelności i bezpieczeństwa. W szczególności rozważona zostanie możliwość zastosowania dodatkowego zabezpieczenia zakończenia bariery, wykonania jej zakończenia pod odpowiednim skosem lub wprowadzenia elementów zwiększających jej widoczność, takich jak słupki SIG, bądź inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ruch rowerowy odbywa się w tym miejscu na zasadach określonych w art. 33 ust. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, który dopuszcza korzystanie z chodnika przez rowerzystę m.in. w sytuacji, gdy ruch pojazdów na jezdni odbywa się z dopuszczalną prędkością większą niż 50 km/h, a szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 m. Korzystając z chodnika rowerzysta jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność oraz ustępować pierwszeństwa pieszym. Ponadto każdy uczestnik ruchu drogowego, w tym także rowerzysta, zobowiązany jest do zachowania należytej ostrożności oraz dostosowania sposobu poruszania się do warunków panujących na drodze i jej otoczenia. Infrastruktura drogowa nie jest w stanie całkowicie wyeliminować skutków nieprawidłowych zachowań uczestników ruchu.

Ad 5.

Zarówno organ zarządzający ruchem, jak i zarząd drogi nie znajduje obecnie uzasadnienia do prowadzenie odrębnego, ogólnomiejskiego przeglądu wszystkich barier ochronnych pod kątem wskazanym w interpelacji. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego podlegają bieżącemu utrzymaniu oraz okresowym kontrolom prowadzonym przez właściwe służby zarządcy drogi. Ewentualne potrzeby w zakresie modernizacji lub wymiany poszczególnych elementów są identyfikowane i realizowane w ramach prowadzonych kontroli oraz zadań utrzymaniowych.

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