



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.510.2025

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie deficytu miejsc parkingowych przy ul. Pachońskiego, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 10 czerwca 2025 r., uprzejmie informuję.

Nowa organizacja ruchu na ul. Pachońskiego została opracowana w oparciu o przekazane wnioski od mieszkańców i Radę Dzielnicy IV Prądnik Biały. We wnioskach wskazywano na występujące niebezpieczeństwa względem pieszych, w szczególności na przejściu zlokalizowanym przy bloku nr 6. Dodatkowo kierujący pojazdami nagminnie parkowali w sposób nieprawidłowy z naruszeniem obowiązujących przepisów. Sytuacje takie stanowiły zagrożenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Problem deficytu miejsc parkingowych dotyczy całego Miasta i wynika z nadmiernej liczby samochodów. Jednocześnie nadmieniam, że poprawa bezpieczeństwa zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu drogowego ma priorytet przed zapewnieniem miejsc postojowych. Podstawową funkcją drogi jest możliwość poruszania się – pojazdów i pieszych. Choć ul. Pachońskiego wciąż klasyfikowana jest jako droga wojewódzka, to pomimo zmiany jej kategorii w przyszłości, będzie ważną drogą dla tej części Krakowa gdyż łączy i będzie łączyć różne osiedla na linii wschód-zachód. Obsługuje ruch docelowy, ale także tranzytowy pomiędzy dzielnicami. Rozprowadza ruch do Krakowa z Trasy Wolbromskiej, ale także wyprowadza ruch w kierunku Trasy Wolbromskiej i al. 29 Listopada i dalej węzła autostradowego.

Przepisy prawa szczegółowo określają wymiary miejsc postojowych i minimalne parametry jezdni manewrowych dla poszczególnych sposobów parkowania. Przy sporządzaniu nowej organizacji ruchu rozważano różne warianty, tak aby liczba miejsc postojowych była maksymalna przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa – co było zasadniczym celem wprowadzanych zmian.

Nadmieniam, że przed wprowadzeniem nowej organizacji ruchu duża liczba pojazdów parkowała w sposób nieprawidłowy – bezpośrednio na i przy skrzyżowaniu, bezpośrednio przed przejściem dla pieszych, na zieleńcach, zastawiając chodnik. Wprowadzając nową organizację ruchu należało także rozwiązać ten problem i uniemożliwić parkowanie w takich miejscach.

Odnosząc się szczegółowo do liczby miejsc postojowych informuję, że przed wprowadzeniem zmian organizacja ruchu zapewniała postój dla około 65 pojazdów. Liczba nie uwzględnia pojazdów, które parkowały w sposób nieprawidłowy. Nowa organizacja ruchu zapewnia postój dla około 60 pojazdów.

- W rejonie budynku nr 12 (przy ul. Wyki) znajduje się zatoka postojowa o szerokości około 3 m. Poprzednia organizacja ruchu wyznaczała tam około 8 miejsc do parkowania równoległego, natomiast obecna organizacja ruchu przewiduje dwukrotnie więcej miejsc do parkowania skośnego.
- Na wysokości budynku nr 4 poprzednia organizacja ruchu przewidywała zakaz zatrzymywania się (znak B-36), a dzięki nowej organizacji ruchu do dyspozycji mieszkańców wyznaczony został pas postojowy dla około 12 pojazdów.
- Za skrzyżowaniem z ul. Vetulaniego, do przejścia dla pieszych po stronie parzystej przy budynku nr 6, poprzednia organizacja ruchu nie wyznaczała miejsc postojowych, parkowanie było możliwe przy zachowaniu przepisów ogólnych ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Na powyższym odcinku dochodziło do nieprawidłowego parkowania np. bezpośrednio przed przejściem dla pieszych. Można oszacować, iż parkowało tam około 20 pojazdów. Nowa organizacja ruchu wyznaczyła pas postojowy dla około 11 pojazdów. Zaznaczam, że długość pasa postojowego wynika z konieczności zachowania odpowiedniej widoczności przed przejściem dla pieszych, a także odpowiednich skosów zapewniających bezproblemową przejezdną w tym dla autobusów komunikacji miejskiej, powierzchni wyłączanej z ruchu.
- Za ww. przejściem dla pieszych po stronie parzystej, poprzednia organizacja ruchu umożliwiała postój prostopadły dla około 13 pojazdów, natomiast obecna organizacja ruchu przewiduje postój równoległy dla około 7 pojazdów. Zmiana sposobu parkowania wynika z braku możliwości zapewniania 5 m jezdni manewrowych dla parkowania prostopadłego.
- Po stronie nieparzystej pomiędzy domami nr 11 i 15 znajduje się zatoka postojowa, na której parkowało około 24 pojazdów, a aktualna organizacja ruchu przewiduje postój równoległy dla około 11 pojazdów. Redukcja wynika z braku możliwości zachowania 5 m jezdni manewrowej.
- Po stronie nieparzystej wyznaczony został dodatkowy pas postojowy dla około 3 pojazdów.

W niewielkim stopniu zmniejszona liczba (około 5 sztuk) legalnych miejsc postojowych jest w pełni uzasadniona diametralną poprawą bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, poprawą widoczności czy dostępnością przestrzeni dla pieszych. Dzięki zastosowanym azylom na przejściach dla pieszych, zmienionej trajektorii ruchu pojazdów czy też dzięki zawężeniu pasów ruchu (z około 5 m do 3,5 m) uniemożliwiono wykonywanie manewrów wyprzedzania i omijania pojazdów w miejscach niedozwolonych.

Wprowadzona organizacja ruchu była konsultowana z przedstawicielami m.in. Komendy Miejskiej Policji (Wydział Ruchu Drogowego), Straży Miejskiej Miasta Krakowa (która również niejednokrotnie informowała organ zarządzający ruchem o niezgodnym z przepisami parkowaniu), Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego czy też Państwowej Straży Pożarnej - na posiedzeniach Zespołu ds. bezpieczeństwa i organizacji

ruchu. Ponadto projekt organizacji ruchu był opiniowany przez Radę i Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały (uzyskał pozytywną opinię uchwałą nr 10/Z/2024).

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. Aa