



**Magiczny
Kraków**

„Ławka dialogu” w Czyżynach - pytania i odpowiedzi

2025-08-20

4 lutego 2025 r. odbyło się otwarte spotkanie prezydenta Aleksandra Miszalskiego z mieszkańcami Czyżyn.

Mieszkańcy zadawali pytania, na które odpowiadały właściwe wydziały Urzędu Miasta Krakowa i miejskie jednostki. Poniżej zebrane zostały wszystkie pytania wraz z udzielonymi na nie odpowiedziami.

[**Zobacz fotogalerię**](#)

Pytania i odpowiedzi (aktualizacja: stan na 20 sierpnia 2025 r.):

(Odpowiedź pojawi się po kliknięciu na wybrane pytanie)

1. Jaka będzie finalna lokalizacja szkoły na Łęgu i kiedy zostanie ona otwarta?



**Magiczny
Kraków**

MCOO: Pierwsza koncepcja zakłada budowę zespołu szkolno-przedszkolnego na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Czyżyny-Łęg” przy ul. Centralnej. W celu optymalnego usytuowania tej jednostki oświatowej na terenie Dzielnicy XIV Czyżyny druga lokalizacja, którą obecnie analizuje Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie, dotyczy miejskiej nieruchomości przy ul. Na Załęczu. Procedowana jest zmiana realizatora inwestycji z Miejskiego Centrum Obsługi Oświaty w Krakowie na ww. jednostkę.

W budżecie Miasta Krakowa na rok 2025 i Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa ujęta jest budowa zespołu szkolno-przedszkolnego w rejonie Łęgu z finansowaniem w latach 2025-2029 w wysokości 63,2 mln zł.

2. Kiedy w Czyżynach powstanie nowy samorządowy żłobek?

ZIM: Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie obecnie jest realizatorem zadania pn. „Modernizacja łazienek w budynku Żłobka Samorządowego nr 12 na osiedlu 2 Pułku Lotniczego 23 w Krakowie”. W ramach zadania przewiduje się sukcesywną, kompleksową modernizację budynku. Planowane jest zinwentaryzowanie obiektu (dostępna dokumentacja techniczna datowana jest na rok 1981) oraz ocena jego stanu technicznego. Po zdiagnozowaniu obszarów wymagających modernizacji możliwe będzie zaplanowanie dalszych działań związanych z realizacją robót budowlanych. Zadanie posiada zabezpieczone środki finansowe jedynie w 2025 roku.

Dodatkowo informujemy, że obecnie realizowane budowy żłobków posiadają dofinansowanie z programu „Aktywny maluch”. Ze względu na ramy czasowe tego programu (zakończenie i wpis żłobka do rejestru żłobków do końca I połowy 2026 roku) w pierwszej kolejności wytypowane do realizacji zostały dzielnice, które nie posiadają własnej placówki opieki nad dziećmi do lat trzech.

W przypadku pojawienia się możliwości pozyskania środków zewnętrznych na budowę we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia dokonywane będą analizy lokalizacji potencjalnych nowych obiektów żłobkowych.

W odniesieniu do poprzednio udzielonych informacji przez ZIM informujemy, że w zakresie zadania pn. „Modernizacja łazienek w budynku Żłobka Samorządowego nr 12 na osiedlu 2 Pułku Lotniczego 23 w Krakowie” nastąpiła zmiana zakresu opracowania modernizacji obiektu żłobka. W ramach zawartej przez ZIM umowy wykonana zostanie ekspertyza techniczna wraz z inwentaryzacją architektoniczno-budowlaną oraz opracowana zostanie dokumentacja projektowa w zakresie modernizacji dachu budynku żłobka i instalacji fotowoltaicznej. Po zdiagnozowaniu obszarów wymagających modernizacji możliwe będzie zaplanowanie dalszych działań związanych z realizacją robót budowlanych. Zadanie posiada zabezpieczone środki finansowe jedynie w 2025 roku.

3. Jaka jest koncepcja na wykup i przyszłe przeznaczenie obszaru pasa startowego?

GS: Pismem z dnia 31 stycznia 2025 r. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie zwrócił się do Wydziału Skarbu Miasta z wnioskiem o nabycie do zasobu gminnego kolejnych działek o numerach 368, 157/361, 157/362 obręb 7 jednostka ewidencyjna Nowa Huta.

Pismem z dnia 5 marca 2025 r. zwrócono się do Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie o



przedstawienie koncepcji i wskazanie kolejności pozyskiwania działek oraz zabezpieczenia w budżecie Miasta odpowiednich środków finansowych przeznaczonych na ten cel.

Do chwili obecnej jednostka nie przedstawiła stanowiska w przedmiotowej sprawie.

ZZM: ZZM podtrzymuje stanowisko dotyczące potrzeby wykupu działek. Z uwagi na dużą powierzchnię do pozyskania i wielość właścicieli działek należy założyć, że proces wykupu będzie długotrwały. Dlatego nie ma potrzeby na ten moment wskazywania etapowania wykupu, który powinien postępować w ramach pozyskanych zgód na zbycie. Z tych względów nie jest zasadne opracowywanie koncepcji zagospodarowania również z uwagi na możliwość jej dezaktualizacji w długim okresie lub braku możliwości realizacji w przypadku braku woli właścicieli na zbycie działek.

Pas startowy jest ujęty w dokumencie pn. „Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019–2030” przyjętym Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa Nr 2282 z 9 września 2019 r. jako teren ZPP (zieleni przestrzeni publicznych) w strefie P – obejmującej przestrzenie publiczne z istniejącą lub potencjalną zielenią towarzyszącą: rynki, place miejskie, strefy ruchu pieszego, otoczenie głównych obiektów użyteczności publicznej i „bram miasta” takich jak główne dworce komunikacji publicznej.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie zwrócił się z wnioskiem z 31 stycznia 2025 r. do Wydziału Skarbu Miasta o nabycie działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi 368, 157/361, 157/362 obr. 7, jednostka ewidencyjna Nowa Huta i wyraził gotowość do objęcia zarządem i utrzymaniem wszystkich działek znajdujących się w obrębie pasa startowego w celu realizacji zadań statutowych.

Dla działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi 157/111, 157/112, 157/114, 157/116, 157/117, 157/119, 157/222, 157/23, 157/24, 157/25, 157/26, 157/28, 157/306, 157/92, 157/97 obr. 7, jedn. ewid. Nowa Huta, ZZM wyraził pozytywną opinię w zakresie ich nabycia jako działania umożliwiające realizację zadań miasta w obszarze zagospodarowania przestrzeni publicznych.

Działki o numerach ewidencyjnych 157/27, 157/110, 157/223, 157/307, 157/118, 157/103 obr. 7, jedn. ewid. Nowa Huta, stanowią już własność Gminy Miejskiej Kraków.

4. Czy zostaną wykupione tereny zielone w okolicach Szkoły Podstawowej nr 155 pod budowę boiska?

GS: Odnosząc się do działki nr 170/8 obręb 7 Nowa Huta wystąpiono do współwłaścicieli z propozycją finansową zakupu tej działki do zasobu gminnego – do chwili obecnej oczekujemy na odpowiedź.

ZZM: Teren pomiędzy szkołą a pasem startowym przeznaczony jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny – os. Dywizjonu 303 i 2 Pułku Lotniczego” pod tereny zieleni urządzonej, o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park.

W zakresie pozostającym własnością prywatną został już objęty wnioskiem o pozyskanie do zasobu gminnego.

5. Czy jest planowany wykup terenów przy ul. Galicyjskiej pod przestrzeń publiczną?



BP: Niezabudowane działki przy ul. Galicyjskiej, pomiędzy zabudową wielorodzinną a EXPO Kraków, objęte są sporządzanym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny – Galicyjska”. Jednym z jego celów jest m.in. określenie precyzyjnych zasad kształtowania atrakcyjnych przestrzeni publicznych i terenów zielonych. Wyznaczenie w planie miejscowym terenów przeznaczonych pod cel publiczny stworzy podstawę do wykupu takich terenów pod realizację tego celu. Najpierw jednak zakończona musi zostać procedura sporządzania projektu planu. Projekt planu „Czyżyny – Galicyjska” stanie się przepisem gminnym po jego uchwaleniu przez Radę Miasta Krakowa i po upływie 14 dni od dnia opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

GS: W chwili obecnej w Wydziale Skarbu Miasta nie jest prowadzone postępowanie mające na celu nabycie do zasobu gminnego działek w tym rejonie pod przestrzeń publiczną. Podjęcie czynności w przedmiotowej sprawie byłoby możliwe w sytuacji wskazania lokalizacji i możliwości realizacji inwestycji przez odpowiednią jednostkę miejską właściwą merytorycznie, obowiązująca na wybranym obszarze miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z którego wynikałoby przeznaczenie działek pod tereny umożliwiające realizację celu publicznego, a także zabezpieczenia w budżecie miasta środków finansowych przeznaczonych na to przedsięwzięcie.

ZZM: Pismem z 24 października 2018 r. ZZM przedłożył do Wydziału Skarbu Miasta UMK stanowisko w sprawie celowości pozyskania do zasobu gminnego działki nr 337/2 (w obecnym oznaczeniu nr 337/8, 337/9) obr. 54 jedn. ewid. Nowa Huta.

Dla części tego terenu został uchylony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Aktualny pozostaje wniosek dotyczący wykupu terenu zieleni publicznej ZP2, tj. zachodniej części działki 337/8 od strony ul. Galicyjskiej.

6. Czy przejścia dla pieszych zostaną zrealizowane w okolicach Expo i ul. Galicyjskiej w 2025 r.?

ZDMK: W roku bieżącym planowane jest wykonanie budowy przejścia dla pieszych przy ul. Galicyjskiej na wysokości sklepu Kaufland. Opracowana została dokumentacja projektowa i uzyskano decyzję zezwalającą na wykonanie robót budowlanych. Ogłoszono przetarg na roboty budowlane i podpisano umowę z wykonawcą. Wykonanie robót planowane jest do końca 2025 r.

7. Zamknięte skrzyżowanie ul. Centralna - ul. Nowohucka. Kiedy zostanie otwarte?

GK: Wdrożenie czasowej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Centralnej i Nowohuckiej, umożliwiającej wjazd i wyjazd z ul. Centralnej planowane jest w pierwszej połowie marca br. Jednocześnie szczegółowe informacje winien udzielić prowadzący zdanie, tj. Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

ZDMK: 4 sierpnia 2025 r. zostały wykonane czynności w terenie w ramach prowadzonego postępowania egzekucyjnego, co z kolei umożliwia zakończenie inwestycji drogowej. W efekcie tych działań inwestor przedłożył zaktualizowany realny harmonogram robót, zakładający planowane zakończenie prac na terenie inwestycji do 30 listopada 2025 r.

8. Deweloper buduje nowe rondo na ulicach: Sołtysowskiej, Podbipięty, Na Załączu. Kiedy



powstanie to rondo i jak miasto jest zabezpieczone na wypadek niewywiązania się przez dewelopera z umowy?

GK: Wniosek o zaopiniowanie zadania pn.: „Rozbudowa ul. Na Załęczu wraz z rozbudową skrzyżowań” wpłynął do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury do referatu GK-10 20 stycznia 2025 r. W chwili obecnej wniosek ten jest rozpatrywany przez ten referat. W zakresie planowanej daty realizacji tej inwestycji oraz zapisów umowy stanowisko winien zająć Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

ZDMK: Na ul. Na Załęczu została zawarta umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr 1063/ZDMK/2019 z późn. zmianami. Umowa obejmuje budowę układu dróg publicznych o symbolach KDL, KDD.8 według uchwały nr CII/2644/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny rejon ul. Galicyjskiej” oraz KDL według uchwały nr LXXX/1219/13 Rady Miasta Krakowa z 28 sierpnia 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny – Łęg” wraz z rozbudową ul. Na Załęczu i realizacją rozbudowy skrzyżowania ul. Niepokalanej Marii Panny/Sołtysowską/Longinusa Podbięty/Na Załęczu, a także budową odwodnienia, oświetlenia oraz niezbędną przebudową lub przełożeniem kolidującego uzbrojenia terenu.

ZDMK pozytywnie zaopiniował możliwość wydania pełnomocnictwa do reprezentowania Prezydenta Miasta Krakowa w sprawie złożenia wniosku w sprawie wydania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z zapisami umowy inwestor wyda zrealizowaną inwestycję drogową przed wystąpieniem z wnioskiem o wydanie pozwolenia na użytkowanie któregośkolwiek z budynków inwestycji niedrogowej. Jednocześnie ZDMK informuje, że przedmiotowa umowa zawiera zapisy dotyczące kar umownych zastrzeżonych na rzecz ZDMK na wypadek niewywiązania się inwestora z umowy.

ZTP: Dokumentacja projektowa obejmująca rozbudowę skrzyżowania ulic: Niepokalanej Marii Panny, Sołtysowskiej, Longinusa Podbięty oraz Na Załęczu jest uzgadniana i opiniowana przez inwestora w jednostkach miejskich. Zadanie będzie realizowane w oparciu o art. 16 Ustawy o drogach publicznych. Informacje w zakresie harmonogramu realizacji posiada ZDMK jako jednostka prowadząca.

9. Kiedy powstanie połączenie ul. Sołtysowskiej z ul. Tomickiego?

GK: Wydano opinię do projektu architektoniczno-budowlanego przedmiotowego układu drogowego, sprawa znak IR-01-2.7211.26.2024. W zakresie planowanej daty realizacji tej inwestycji winien zająć stanowisko Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

ZDMK: ZDMK ma zawartą umowę z projektantem na wykonanie drogi dla pieszych i rowerów z nawierzchni mineralno-żywiczej łączącej osiedle przy ul. Tomickiego z ul. Sołtysowską 35A, na podstawie zawartej umowy nr 9/U/ZDMK/2024 z 1 lutego 2024 roku.

Aktualnie trwa etap uzgodnień branżowych i podpisywania porozumienia z firmą TAURON na usunięcie kolizji w związku z inwestycją drogową. Zakończenie prac projektowych oraz uzyskanie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę planowane jest do końca 2025 roku. Zgodnie z

obowiązującym WPF budowa przedmiotowej drogi dla pieszych i rowerów łączącej osiedle przy ul. Tomickiego z osiedlem przy ul. Sołtysowskiej 35A planowana jest w 2026 roku.

Budowa połączenia drogowego łączącego ul. Tomickiego z ul. Sołtysowską to zadanie inwestycyjne, które wymaga zabezpieczenia środków w Budżecie Miasta Krakowa na opracowanie dokumentacji projektowej, wykonanie robót budowlanych oraz koordynacji tej inwestycji z planowaną przez inwestora inwestycją pn.: „Budowa ulicy Tomickiego w Krakowie wraz z budową, rozbudową i przebudową infrastruktury drogowej oraz kolidującego uzbrojenia terenu”.

ZDMK w swoich tegorocznych wnioskach budżetowych uwzględni wprowadzenie do Budżetu Miasta Krakowa oraz WPF wyżej wymienionego zadania inwestycyjnego dotyczącego budowy drogi łączącej inwestycję deweloperską z ul. Sołtysowską.

10. Kiedy będzie wyremontowana ul. Tomickiego od bram zakładów Philip Morris do al. Jana Pawła II?

ZDMK: Odcinek ulicy Tomickiego od wjazdu do zakładów Philip Morris do al. Jana Pawła II jest zaplanowany do przebudowy przez ZDMK w roku 2026 (zgodnie z obowiązującą w wieloletnią prognozą finansową). Dla zadania gminnego ZDMK podpisało umowy o współfinansowanie inwestycji gminnej z podmiotami prywatnymi. Obecnie trwa uzupełnianie dokumentacji projektowej na potrzeby ogłoszenia zamówienia publicznego na wykonanie robót budowlanych.

Realizacja odcinka ul. Tomickiego od zjazdu do Philip Morris do skrzyżowania z al. Jana Pawła II jest zadaniem inwestycyjnym. Pozostałe odcinki ulicy Tomickiego od Philipa Morrisa w stronę ul. Sołtysowskiej są zadaniami realizowanymi w oparciu o art. 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

1. Umowa nr 388/U/ZDMK/2024 o współfinansowanie inwestycji miejskiej na kwotę 1 000 000 zł. (Philip Morris SA)
2. Umowa nr 286/U/ZDMK/2024 o współfinansowanie inwestycji drogowej na kwotę 1 000 000 zł (Botanika II Stylhut Sp. z o.o. sp.k).
3. Umowa nr 59/U/ZDMK/2024 na współfinansowanie na kwotę 650 000 zł. (Novo Park Strojniak Sp.k).
4. Umowa nr 554/ZIKiT/2014 z późniejszymi zmianami na realizację inwestycji drogowej (Stylhut Sp. z o.o.) - uzyskanie zamiennej decyzji ZRID w zakresie poszerzenia.

11. Kiedy powstaną przystanki i przejście dla pieszych na ul. Stella-Sawickiego dla mieszkańców os. Avia i ul. Orlińskiego?

GK: Wydano opinię dla rozbudowy skrzyżowania ul. Orlińskiego z ul. Stella-Sawickiego wraz z budową przystanków autobusowych, sprawa IR-04.7211.245.2019. Ponadto w ramach zadania pn. „Budowa przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu ul. Stella-Sawickiego i ul. Orlińskiego w Krakowie”, 15 listopada 2024 r. w Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu został zatwierdzony projekt ruchowy sygnalizacji świetlnej o numerze IR-01-3.7221.42.2024 dla skrzyżowania ul. Stella-Sawickiego z ul. Orlińskiego. W związku z koniecznością skoordynowania działania sygnalizacji z sygnalizacją na skrzyżowaniu ul. Stella-Sawickiego – ul. Florera – ul. Włodarczyka, w ramach tego zadania



zatwierdzony został również nowy projekt ruchowy sygnalizacji o numerze IR-01-3.7221.44.2024, dla wyżej wymienionego skrzyżowania. Jednocześnie informujemy, że w zakresie planowanej daty realizacji tej inwestycji winien zająć stanowisko Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

ZDMK: Zaktualizowano dokumentację projektową. W Wieloletniej Prognozie Finansowej zabezpieczono kwotę w wysokości 2 500 000,00 zł na realizację robót budowlanych w roku 2026.

12. Kiedy zostanie zrealizowany park Na Załęczu?

ZZM: Obecnie jednostka realizuje wykonanie oświetlenia parku oraz aktualizację dokumentacji w zakresie drogowym. W 2026 r. w ramach posiadanych środków będzie realizowana część drogowa wraz z małą architekturą. ZZM informuje jednocześnie, że w tym roku zgłoszono projekt budżetu obywatelskiego „Stacja Łęg – park przy ulicy Na Załęczu – strefa spacerowa i zabawowa”. Projekt ten został zweryfikowany pozytywnie i będzie poddany pod głosowanie mieszkańców na przełomie września i października 2025 r.

13. Czy jest możliwość, aby pozyskać środki na realizację orlika w parku Woźniców?

ZIS: W koncepcji parku Woźniców założono m.in. budowę: boiska do piłki nożnej ze sztuczną nawierzchnią, boiska do siatkówki, boiska do koszykówki oraz zaplecza sanitarno-szatniowego.

Mając świadomość, że budowa obiektów sportowych jest ważna dla mieszkańców, pozytywnie wpływa na wzajemne relacje i rozwój młodzieży, ZIS w miarę możliwości będzie czynił starania, aby pozyskać środki finansowe na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy zespołu boisk sportowych „Orlik” wraz z zapleczem i zagospodarowaniem terenu.

Jednocześnie należy dodać, że dla budowy kompleksu sportowego „Orlik” konieczne jest wybudowanie drogi dojazdowej z ul. Sołtysowskiej (jest ona oznaczona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem „KDD”).

14. Czy jest możliwe przeprowadzenie remontu alejek w parku Lotników Polskich?

ZZM: Zadanie zostanie umieszczone na liście rankingowej do Budżetu Miasta Krakowa na rok 2026. Jego realizacja możliwa będzie w przypadku uwzględnienia go w Budżecie Miasta Krakowa oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej i Wieloletnim Planie Inwestycyjnym.

Dodatkowo, zadanie zostanie ujęte w planach remontowych. Doraźne ubytki w nawierzchni będą naprawiane w ramach bieżącego utrzymania infrastruktury technicznej (remonty) na terenach zielonych, w zależności od możliwości finansowych ZZM.

W tym roku zgłoszono projekt budżetu obywatelskiego „Nowe alejki w parku Lotników”. Projekt ten został zweryfikowany pozytywnie i będzie poddany pod głosowanie mieszkańców na przełomie września i października 2025 r.

15. Czy jest możliwość budowy wielopoziomowego parkingu jako nadbudowy dworca w Czyżynach?



BP: Dworzec Czyżyny objęty jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Marii Dąbrowskiej- Bieńczycka”. Dworzec przeznaczony jest w planie miejscowym pod Teren obsługi i urządzeń komunikacyjnych o podstawowym przeznaczeniu pod dworzec autobusowy i parking (KU.1), w którym dopuszczono realizację parkingu wielopoziomowego nadziemnego i podziemnego.

AU: Brak wniosków czy też wydanych decyzji związanych z wyżej wymienioną inwestycją.

ZIM: Zgodnie z doświadczeniem jakie posiada ZIM jako realizator parkingu kubaturowego w rejonie ul. Samorządowej, w pierwszej kolejności należy zweryfikować zapisy obowiązującego na terenie Dworca Czyżyny miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Marii Dąbrowskiej – Bieńczycka”. Z jego wstępnej analizy wynika, że na terenie dworca oznaczonego jako teren obsługi i urządzeń komunikacyjnych, o podstawowym przeznaczeniu pod dworzec autobusowy i parking, dopuszcza się realizację parkingu wielopoziomowego nadziemnego i podziemnego, minimalny wskaźnik powierzchni terenu biologicznie czynnego wynosi 10 proc., wskaźnik intensywności zabudowy wynosi: 1,0 – 3,0 oraz obowiązująca maksymalna wysokość zabudowy wynosi 16 m. Niemniej jednak o szczegółową analizę dokumentów planistycznych można zwrócić się do Wydziału Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa.

W celu realizacji parkingu zasadne jest, aby w pierwszej kolejności zlecić opracowanie koncepcji oraz programu funkcjonalno-użytkowego, co pozwoli bardziej precyzyjnie określić możliwości realizacji parkingu, w tym jego parametry np. liczba miejsc oraz szacunkowe koszty realizacji. Dopiero wówczas możliwa będzie dalsza realizacja zadania, np. w formule „Zaprojektuj i zbuduj”.

ZDMK: Płyta dworca ze stanowiskami postojowymi dla autobusów oraz budynek dworca położone są na gruntach będących własnością Gminy Miasta Krakowa, m.in. w zarządzie ZDMK.

Obszar na którym zbudowany jest dworzec autobusowy objęty jest miejscowym planem zagospodarowania terenu p.n. „Marii Dąbrowskiej – Bieńczycka” (Dz.Urz.2017.26 – [MPZP]) i znajduje się na terenie oznaczonym symbolem KU.1 - teren obsługi i urządzeń komunikacyjnych, o podstawowym przeznaczeniu pod dworzec autobusowy i parking.

W zakresie sposobu zagospodarowania i warunków zabudowy dla terenu KU.1 dopuszcza się realizację parkingu wielopoziomowego nadziemnego i podziemnego. Dodatkowe miejsca parkingowe, poza bilansem minimalnej liczby miejsc parkingowych (określoną wg wskaźników MPZP) mogą być lokalizowane także w obrębie terenów dróg publicznych-dojazdowych, zbiorczych oraz dróg wewnętrznych jako pasy i zatoki postojowe lub na wydzielonych terenach, dla których dopuszczone jest przeznaczenie na parkingi (np. KU.1).

W „Programie obsługi parkingowej dla miasta Krakowa” (uchwała nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z 29 sierpnia 2012 r.) uwzględnione zostały zasady ochrony interesu i porządku publicznego, dla właściwego zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz na drogach wewnętrznych, organizacji transportu zbiorowego. W programie ujęto propozycję realizacji do 2030 r. parkingów w systemie „Parkuj i jedź – P+R”. Wśród w lokalizacjach dodatkowych znajduje się parking „P+R CH Czyżyny”.

Określona według obliczeń autorów programu liczba stanowisk postojowych (100), w obecnych



warunkach inwestycji obiektów komunikacyjnych kształtuje się na poziomie ok. 180 000 – 220 000 zł za stanowisko, co daje kwotę ok. 22 000 000 zł za parking.

Typowany parking nie znajduje się w priorytetowych do realizacji lokalizacjach parkingów „P+R”, które zgodnie z przyjętymi zasadami rozwoju układu transportowego miasta Krakowa mają być: lokalizowane w sąsiedztwie III i IV obwodnicy poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy, powiązane z liniami tramwajowymi (przy pętlach tramwajowych) (...), planowane przy dworcach autobusowych w przypadku obszarów, które nie są obsługiwane przez systemem zbiorowego transportu tramwajowego lub kolejowego.

Budowa parkingu wielopoziomowego w miejscu obecnie funkcjonującego Dworca Czyżyny może być realizowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa tylko w przypadku, gdy zostanie ujęta w Wieloletniej Prognozie Finansowej i Budżecie Miasta Krakowa.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie posiada analiz potrzeb komunikacyjnych dla budowy parkingu w lokalizacji wskazanej przez Radę Dzielnicy XIV Czyżyny.

Kosztowne przedsięwzięcie inwestycyjne wymaga opracowania odpowiedniej dokumentacji i konsultacji na etapie analiz i założeń koncepcyjnych, uzgodnienie wielowariantowego studium wykonalności z wyborem ostatecznego wariantu – faza analityczno-studialna, służące uzasadnieniu do rozpoczęcia kolejnych etapów projektowania inwestycji i budowy.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie posiada w budżecie środków finansowych, które byłyby przeznaczane na finansowanie opracowań analityczno-studialnych potrzeb rozwoju/rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej w Krakowie, ponieważ nie leży to do zakresu działań statutowych jednostki.

ZTP: Kwestia zmiany zagospodarowania dworca w Czyżynach nie była analizowana (nie wpłynął taki wniosek/zadanie). Na pewno funkcja P+R może być problematyczna ze względu na lokalizację już w rejonie zabudowy mieszkaniowej.

Należy dodać, że co do zasady parkingi P+R są przeznaczone do przesiadek z komunikacji indywidualnej na komunikację zbiorową i powinny być lokalizowane przy wjeździe do miasta, tak aby minimalizować dodatkową generację ruchu w obszarze miasta. Wskazana lokalizacja w rejonie dworca autobusowego Czyżyny znajduje się w obszarze zabudowy wielorodzinnej i w znacznym oddaleniu od granic miejskich, tym samym od rekomendowanego sposobu przesiadki. Dlatego też w przypadku ewentualnej budowy parkingu należy przeanalizować jego przeznaczenie. Z uwagi na jego lokalizację korzystniejszym rozwiązaniem może być parking z ogólnodostępnymi miejscami postojowymi przeznaczonymi na potrzeby mieszkańców (tak jak pod Muzeum Narodowym lub Koroną).

16. Budowa obwodnicy Na Załęczu z rondem - brakuje infrastruktury rowerowej mimo że MPZP wymaga infrastruktury rowerowej. Jakie są plany na rozwiązanie tej sytuacji?

ZTP: Projekt dotyczący rozbudowy ul. Na Załęczu wraz z rozbudową skrzyżowań był dwukrotnie przedmiotem opiniowania na posiedzeniach Zespołu Zadaniowego ds. Niechronionych Uczestników Ruchu. Opiniowane wersje projektu oraz wydane pisma z uwagami dostępne są na [stronie ZTP](#).



Po przekazaniu skorygowanej wersji projektu, uwzględniającej wykonanie infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Na Załączu oraz w obrębie planowanego ronda, dokumentacja będzie ponownie przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Zespołu. Nowe wersje dokumentacji i wydane opinie będą dostępne pod powyższym linkiem.

17. Na ul. Centralnej pas drogowy ma 26 metrów, a miejscami nie ma chodnika. Jakie są plany, aby temu zaradzić?

ZDMK: Na chwilę obecną ZDMK nie prowadzi zadania inwestycyjnego polegającego na budowie chodnika na ul. Centralnej.

Na ul. Centralnej począwszy od ul. Nowohuckiej zlokalizowane są chodniki jedynie przy dojściu do szkoły nr 156, brak jest chodnika po lewej stronie. Jest tam jedynie bezpiecznik. Aby móc wybudować w tej lokalizacji chodnik, konieczna jest opracowanie projektu przebudowy ulicy i pozyskanie decyzji ZRID. Na chwilę obecną brak jest zabezpieczonych środków w Budżecie Miasta Krakowa na takie zadanie. Równocześnie informujemy, że zadanie pn. „Rozbudowa ul Centralnej w zakresie poszerzenia chodnika na wysokości działek nr 48/5 i 52 obr. 54 Nowa Huta (opracowanie dokumentacji oraz realizacja robót)” zostało umieszczone na listach rankingowych do BMK na rok 2025, jednak finansowanie nie zostało zabezpieczone. Wzorem lat ubiegłych ZDMK umieści wyżej wymienione zadanie ponownie na listach rankingowych do Budżetu Miasta Krakowa na rok 2026.

18. Al. Jana Pawła II - przy blokach 46, 48 ma być budowany hotel. Czy mieszkańcy nie powinni mieć możliwości wyrażenia opinii w tej kwestii?

AU: Wydział Architektury i Urbanistyki jako organ administracji architektoniczno-budowlanej ponownie rozpatrywał wniosek w sprawie wydania decyzji pozwolenia na budowę dla inwestycji pn.: „Budowa budynku hotelowego wraz z instalacjami zewnętrznymi, instalacjami wewnętrznymi oraz towarzyszącej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej na działce nr 257/62 obręb 7 jednostka ewidencyjna Nowa Huta, przy al. Jana Pawła II, ul. Mieczysława Medveckiego, ul. Marii Dąbrowskiej w Krakowie”, sygnatura sprawy: AU-01-3.6740.1.137.2025.MKU. 4 lipca 2025 r. wniosek inwestora pozostawiono bez rozpoznania z powodu nieusunięcia jego braków. Jednocześnie informujemy, że strony postępowania zawiadamiane są dopiero w toku wszczętego postępowania a krąg tych stron ustala się na podstawie analizy obszaru oddziaływania inwestycji. Osoby niebędące stronami mogą pozyskać informacje w trybie dostępu do informacji publicznej.

ZDMK: Pismem znak: RW.460.5.355.2020 z 5 maja 2022 r. ZDMK wydał uzgodnienie zmiany zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego w zakresie włączenia do drogi zgodnie z art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w związku z zamierzeniem inwestycyjnym pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego wraz z infrastrukturą techniczną i garażem na działkach nr 480, 481, 909, 910 obr. 4 Śródmieście przy al. Jana Pawła II w Krakowie”. Uzgodnienie zostało wydane w oparciu o pozytywnie zaopiniowaną koncepcję obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji oraz zgodnie z warunkami umowy deweloperskiej nr 138/U/ZDMK/2022 z 7 kwietnia 2022 r. o zastępstwo inwestycyjne w realizacji inwestycji drogowej. Inwestor we własnym zakresie i na swój koszt zobowiązał się do realizacji inwestycji drogowej tj. rozbudowy pasa drogowego drogi publicznej al. Jana Pawła II obejmującej budowę czwartego wlotu skrzyżowania wyżej



wymienionej ulicy z ul. Ułanów, prowadzącego do terenu inwestycji oraz rozbudowę istniejącego wspólnego ciągu pieszo-rowerowego na rozdzielone: ciąg pieszki i ścieżkę dla rowerów na odcinku od wysokości zachodniej granicy działki nr 909 obr. 4 Śródmieście do zachodniej granicy dz. nr 479 obr. 4 Śródmieście, wraz z niezbędną infrastrukturą (w tym przebudową/rozbudową systemu sygnalizacji świetlnej wraz z wpięciem do systemu sterowania ruchem) oraz ewentualnymi przekładkami kolidującego uzbrojenia, w celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej projektowanego budynku mieszkalnego wielorodzinnego. Jednocześnie informujemy, że inwestycja drogowa objęta wyżej wymienioną umową deweloperską była opiniowana przez zespół zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie działający przy Zarządzie Transportu Publicznego w Krakowie. Na ogólnodostępnej stronie internetowej ZTP publikowane są dokumentacje opiniowane przez powołany zespół.

W myśl przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksem postępowania administracyjnego opinia do koncepcji obsługi komunikacyjnej oraz uzgodnienie z art. 35 ustawy o drogach publicznych nie stanowią decyzji administracyjnej. Ustalenie stron w toku postępowania (zgodnie z art. 28 KPA) należy przyjąć tylko i wyłącznie w przypadku postępowania administracyjnego, które kończy się wydaniem decyzji administracyjnej.

19. Lipy wzdłuż alei Pokoju nigdy nie były podcięte, co uniemożliwia przycięcie trawy, ponieważ gałęzie opadają na ziemię. Kiedy ten problem zostanie rozwiązany?

ZZM: Wskazane lipy rosnące na alei Pokoju mają pokrój charakterystyczny dla odmiany. Egzemplarze są zdrowe, w dobrym stanie fitosanitarnym, bez oznak chorobowych zatem nie ma wskazań do przeprowadzenia przycinki, która zaburzy ich naturalny pokrój. Wyjaśniamy, że pozostawienie wyższej trawy w obrębie rzutu korony drzewa jest celowym zabiegiem aby polepszyć warunki glebowe oraz obniżyć parowanie gleby co zapewni lepszy rozwój drzewa. W momencie, gdy trawa jest zbyt wysoka, firma utrzymaniowa, będąca pod nadzorem Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie, ma obowiązek wykonać prace związane z koszeniem bez uszkodzania gałęzi. Skrajnia jest na bieżąco monitorowana oraz przycinana w razie potrzeb. W całym ciągu al. Pokoju od roku 2017 zrealizowano około 1000 różnych zadań związanych z drzewami, w tym blisko 50 związanych było z korektą skrajni.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie sugeruje kontakt i precyzyjne wskazywanie na bieżąco, który odcinek alei Pokoju wymaga zdaniem mieszkańców interwencji.

ZZM informuje, że wykonane zostało pierwsze koszenie traw wzdłuż alei Pokoju. Drzewa nie zostały uszkodzone podczas prac.

20. Przystanki tramwajowe źle zaprojektowane - podczas deszczu mimo daszków woda leci na ludzi. Co z tym można zrobić?

ZTP: Niedostatecznie sprecyzowany problem bez podania konkretnych lokalizacji. Jeżeli chodzi o ewentualny brak ścian bocznych w wiatach to wynika to zazwyczaj z możliwości terenowych. Jeśli nie ma takiej ściany lub jest wąska to znaczy, że peron ma zbyt małe parametry na postawienie pełnej ściany. Ewentualnie może chodzić o deszcz padający pod ostrzejszym kątem przez co pomimo stania pod wiatą pada on na pasażerów. Na tak niesprzyjające warunki atmosferyczne nie znajdziemy rozwiązania.



21. Do przychodni na ul. Życzkowskiego trzeba iść dwa kilometry z przystanku. Czy da się coś z tym zrobić?

ZTP: Prace nad uruchomieniem linii autobusowej po ul. Życzkowskiego zostały na chwilę obecną zatrzymane ze względu na ograniczone środki finansowe, przeznaczone na funkcjonowanie Komunikacji Miejskiej w Krakowie w ramach Budżetu Miasta Krakowa.

22. Przy ul. Wężyka inwestycja hotelowa, w której brakuje miejsc parkingowych. Co zrobić, aby ulica nie była zablokowana?

AU: Wydział Architektury i Urbanistyki jako organ administracji architektoniczno-budowlanej ponownie prowadzi postępowanie w sprawie udzielenia pozwolenia na budowę dla inwestycji pn.: „Budowa budynku domu studenckiego z garażem podziemnym, podnośnikiem do transportu pojazdów, instalacjami wewnętrznymi wewnątrz budynku (wodnej, kanalizacji, elektrycznej i słaboprądowej, centralnego ogrzewania, wentylacji mechanicznej oraz oddymiającej), utwardzenia terenu dla układu komunikacji wewnętrznej, oraz instalacji wewnętrznych na zewnątrz budynku (kanalizacji sanitarnej i deszczowej, energii elektrycznej) wraz ze zbiornikiem retencyjnym na wody opadowe oraz rozbiórka istniejącego budynku mieszkalnego jednorodzinnego, likwidacja istniejących przyłączy (gazu, wody i kanalizacji, energii elektrycznej) na działce nr 48/2 obręb 49 jednostka ewidencyjna Nowa Huta, demontaż nieczynnej instalacji wodociągowej na dz. nr 47/1 obręb 49 jednostka ewidencyjna Nowa Huta, przy ul. Franciszka Wężyka w Krakowie”.

Postanowieniem z 30 stycznia 2025 r. znak: AU-01-3.6740.1.184.2023.KBU postępowanie w tej sprawie zostało zawieszone z urzędu. Jednocześnie informujemy, że liczba miejsc postojowych w ramach planowanej inwestycji winna spełniać wymogi określone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Dla przedmiotowej inwestycji zasady obsługi parkingowej ustalone zostały w § 10 ust. 4 pkt 1c miejscowego planu obszaru „Stare Czyżyny” tj.: dla zabudowy usługowej U: domy studenckie, pensjonaty, domy wypoczynkowe 20 miejsc na 100 łóżek.

ZDMK: Uzgodnienie ZDMK-31 wydane dla inwestycji hotelowej na dz. nr 47/1, 48/2 obr. 49 Nowa Huta przy ul. Franciszka Wężyka posiadało zapis, że inwestor winien zapewnić miejsca postojowe dla prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Czyżyny”. Powyższe nie oznacza, że ZDMK wyraża zgodę na niezgodne z przepisami parkowanie w pasie drogowym drogi publicznej. Wszelkie sytuacje łamania przepisów w zakresie nielegalnego parkowania winny być zgłaszane do odpowiednich służb porządku publicznego.

23. Jakie działania podejmuje miasto, aby zabezpieczyć teren lotniska przed zabudową, a następnie utworzyć park?

BP: Wschodnia część dawnego pasa startowego lotniska objęta jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny – os. Dywizjonu 303 i 2 Pułku Lotniczego”, w którym przeznaczony jest on pod: teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski (KP.1) i teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod plac (KP.2).

Zachodnia część dawnego pasa startowego lotniska objęta jest projektem miejscowego planu



zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny Zachód”, w którym przeznaczony jest on pod: teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski (KP.1). W jego sąsiedztwie wyznaczono m.in. teren zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park (ZP.2).

Procedura planistyczna została zakończona, a projekt skierowany do Rady Miasta Krakowa celem uchwalenia. Radni będą mogli jeszcze składać poprawki do projektu, a w przypadku ich przyjęcia przez radę konieczne będzie ponowienie procedury planistycznej w niezbędnym zakresie. Projekt planu „Czyżyny Zachód” stanie się przepisem gminnym po jego uchwaleniu przez radę i po upływie 14 dni od dnia opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

ZZM: Pas startowy jest ujęty w dokumencie pn. „Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019–2030” przyjętym Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa Nr 2282 z 9 września 2019 roku jako teren ZPP (zieleni przestrzeni publicznych) w strefie P – obejmującej przestrzenie publiczne z istniejącą lub potencjalną zielenią towarzyszącą: rynki, place miejskie, strefy ruchu pieszego, otoczenie głównych obiektów użyteczności publicznej i „bram miasta” takich jak główne dworce komunikacji publicznej.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie zwrócił się z wnioskiem z 31 stycznia 2025 r. do Wydziału Skarbu Miasta o nabycie działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi 368, 157/361, 157/362 obr. 7, jednostka ewidencyjna Nowa Huta i wyraził gotowość do objęcia zarządem i utrzymaniem przez tut. Jednostkę wszystkich działek znajdujących się w obrębie pasa startowego w celu realizacji zadań statutowych.

Dla działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi 157/111, 157/112, 157/114, 157/116, 157/117, 157/119, 157/222, 157/23, 157/24, 157/25, 157/26, 157/28, 157/306, 157/92, 157/97 obr. 7, jedn. ewid. Nowa Huta, ZZM wyraził pozytywną opinię w zakresie ich nabycia jako działania umożliwiające realizację zadań miasta w obszarze zagospodarowania przestrzeni publicznych.

Działki o numerach ewidencyjnych 157/27, 157/110, 157/223, 157/307, 157/118, 157/103 obr. 7, jedn. ewid. Nowa Huta, stanowią już własność Gminy Miejskiej Kraków.

24. W południowo-zachodnim narożniku ul. Wiślickiej i al. Bora-Komorowskiego planowana jest zabudowa. Co miasto planuje zrobić, aby deweloper zabezpieczył dojazd do inwestycji od strony północnej lub od strony ul. Stella-Sawickiego?

GK: Obsługa komunikacyjna omawianej inwestycji procedowana pod nr sprawy GK-10.7211.35.2025. Opinia do rozwiązań drogowych została wstrzymana do czasu przedłożenia niezbędnej dokumentacji.

ZDMK: Przy ul. Wiślickiej / Stella-Sawickiego zawarta jest umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr 334/U/ZDMK/2024 z 20 czerwca 2024 r., obejmująca zakresem rozbudowę ul. gen. Leopolda Okulickiego, al. gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego, ul. Wiślickiej, ul. Władysława Czaplickiego wraz z zapewnieniem prawidłowych warunków odwodnienia, oświetlenia, niezbędną infrastrukturą techniczną i przełożeniem kolidującego uzbrojenia w dowiązaniu do istniejącego układu drogowego. Na chwilę obecną brak harmonogramu realizacji inwestycji drogowej. Na chwilę obecną brak harmonogramu realizacji inwestycji drogowej.



Pismem znak: RW.460.5.1030.2022 z 28 czerwca 2024 r. ZDMK wydał dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynków usługowych (etap A i etap B) z garażem podziemnym, zagospodarowaniem terenu, naziemnymi miejscami postojowymi, niezbędną infrastrukturą techniczną oraz przełożeniem sieci ciepłowniczej na dz. nr 28/51, 28/86, 28/87, 28/91, 28/92, 28/223, 28/224, 28/225, 28/226, 28/136 obr. 2 Nowa Huta oraz wjazdem drogowym z dz. nr 28/210 obr. 2 Nowa Huta przy ul. Czaplickiego w Krakowie” uzgodnienie zmiany zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogi w zakresie włączenia do drogi zgodnie z art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych. Zgodnie z treścią tego pisma dojazd oraz dojście piesze do planowanej inwestycji na dz. nr 28/51, 28/91, 28/92, 28/223, 28/224, 28/225 obr. 2 Nowa Huta od dróg publicznych tj. ul. Wiślickiej (drogi kategorii gminnej), ul. gen. Leopolda Okulickiego (drogi kategorii powiatowej) dalej poprzez drogę wewnętrzną, ul. Władysława Czaplickiego (przeznaczone do rozbudowy), następnie dalej przez układ dróg wewnętrznych na działkach nr 28/223, 28/136, 28/51, 28/86, 28/91 obr. 2 Nowa Huta oraz dodatkowo dojście piesze od ul. Wiślickiej na wysokości działki nr 28/135 obr. 2 Nowa Huta (na wysokości przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego).

Jednocześnie informujemy, że w narożniku ul. Wiślickiej/al. Bora-Komorowskiego/ul. Okulickiego/ul. Czaplickiego procedowany jest jeszcze wniosek w sprawie wydania uzgodnienia z zarządcą drogi zmiany sposobu zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego w oparciu o art. 35 ustawy o drogach publicznych dla inwestycji pn. „Budowa budynków usługowych z garażami podziemnymi i miejscami postojowymi z wewnętrznymi instalacjami energii elektrycznej, wodno-kanalizacyjnej, c.o., e-włz wraz z dojściem i dojazdem do usytuowanych na dz. nr 28/106, 28/82, 28/67, 28/48, 28/69, 28/78, 28/55, 28/57 oraz budową drogi wewnętrznej na dz. nr 28/51, 28/48, 28/69, 28/78, 28/91, 28/86, 28/87 obr. 2 Nowa Huta pomiędzy ul. Władysława Czaplickiego, ul. gen. Leopolda Okulickiego, al. gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego i ul. Wiślicką”.

Odnosząc się do pytania w zakresie południowo-zachodniego rejonu skrzyżowania al. Bora-Komorowskiego i Stella Sawickiego informujemy, że jest on objęty planami zabudowy mieszkaniowo-usługowej, jednakże przedstawiane do tej pory rozwiązania w zakresie zapewnienia obsługi komunikacyjnej nie zostały zaakceptowane przez ZDMK.

ZTP: Do tej pory zawsze była negowana obsługa komunikacyjna planowanej na terenie położonym w południowo-zach części skrzyżowania, zabudowy wielorodzinnej od strony ul. Stella-Sawickiego. W 2023 r. inwestor skierował sprawę do sądu o ustalenie drogi koniecznej do obsługi inwestycji. Nie wiemy, jaką decyzją zakończyło się postępowanie.

25. Dlaczego, gdy planuje się remont drogi, nie zaczyna się tego od rozmów z mieszkańcami, a potem mieszkańcy muszą z tym walczyć?

ZDMK: Obecnie ZDMK na etapie przygotowania inwestycji drogowej przeprowadza konsultacje z mieszkańcami w oparciu o obowiązujące zarządzenie dyrektora ZDMK w sprawie wprowadzenia zasad prowadzenia konsultacji społecznych i działań informacyjno-konsultacyjnych dla zadań realizowanych przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, które zostało wdrożone w związku z Uchwałą nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z 26 września 2018 r. „w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia



2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji”.

Zgodnie z uchwałą konsultacje prowadzone są przy użyciu minimum trzech form przy czym obowiązkowo w minimum jednej z dwóch pierwszych wymienionych poniżej:

- otwartych, protokołowanych spotkań z mieszkańcami w miejscu publicznie dostępnym, w miarę możliwości na obszarze, którego dotyczy dana sprawa
- prac warsztatowych prowadzonych wspólnie z mieszkańcami i przedstawicielami miasta, mających na celu wypracowanie propozycji rozwiązań
- zbierania uwag, wniosków i propozycji na piśmie w określonym czasie, w tym za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej:
 - ankiet elektronicznych (online) jak i papierowych;
 - sondażu deliberatywnego
 - planowania partycypacyjnego
 - dyżurów ekspertów
 - badań jakościowych i ilościowych
 - paneli obywatelskich
 - innych, jeśli wymaga tego specyfika przedmiotu konsultacji.

Po zakończeniu spotkań konsultacyjnych przygotowywany jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych z mieszkańcami, która zawiera uwagi mieszkańców oraz odpowiedzi ZDMK/projektanta odnośnie możliwości ich uwzględnienia.

Odnosząc się z kolei do kwestii remontów przeprowadzanych w ramach programu bieżącego utrzymania i modernizacji dróg, wskazujemy, że pod pojęciem remontu rozumie się wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Realizacja wyżej wymienionych zadań często realizowana jest na wniosek mieszkańców, bądź radnych w krótkim okresie czasowym celem likwidacji problemu i nie wymaga uprzednich konsultacji z mieszkańcami.

26. Os. Akademickie nie ma normalnego przejścia z osiedla na przystanek. Co miasto zamierza z tym zrobić?

ZZM: Trasa przejścia w terenie zielonym, od osiedla Akademickiego do przystanku „Os. Akademickie PK”, zlokalizowana jest na działkach należących do osób fizycznych. Jakikolwiek działania zmierzające do budowy chodników, wymaga decyzji o wykupie działek.

ZDMK: Z os. Akademickiego jest przejście podziemne pod al. gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego, prowadzące na przystanek. Na chwilę obecną ZDMK nie prowadzi zadania polegającego na zmianie rozwiązania dojścia do przystanku.

27. Czy jest możliwa zmiana lektora w komunikacji miejskiej?

ZTP: W celu zachowania spójności głosowej informacji pasażerskiej we wszystkich autobusach, wprowadzono zapowiedzi stosowane obecnie w autobusach MPK SA także w pojazdach Mobilis sp. z



o.o., przy pozostawieniu pana Roberta Makłowicza, jako lektora na liniach tramwajowych. Podjęto także działania mające na celu zapewnienie odpowiedniego standardu głosowej informacji pasażerskiej. Zdecydowano się na dodatkową obróbkę nagrań nazw przystanków i komunikatów. W jej ramach wyrównany został poziom głośności nagrań, tak aby uniknąć sytuacji, w których ich fragment jest cichszy lub głośniejszy.

28. Skrzyżowanie al. Bora-Komorowskiego i ul. Stella Sawickiego - czy będzie analizowane rozwiązanie dwupoziomowe?

ZIM: Skrzyżowanie al. Bora-Komorowskiego i ul. Stella Sawickiego znajduje się w zakresie korytarza transportowego zarezerwowanego dla zadania pn. „Rozbudowa węzła Mistrzejowice wraz z linią tramwajową KST Stella-Sawickiego”. Na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków dla tego zadania w 2006 roku została opracowana koncepcja programowa budowy linii tramwajowej „Stella-Sawickiego” oraz uzyskano decyzje: o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (ULICP) z 2008 roku, o ustaleniu lokalizacji drogi (ULD) z 2009 roku i o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej (ULDK) z 2009 roku. W sierpniu 2020 r. ZIM, wskazany wówczas jako realizator zadania, złożył wstępny wniosek o ujęcie tej inwestycji w przyszłej Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa w zakresie opracowania wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji wraz z niezbędną infrastrukturą oraz uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ). Ostatecznie, z uwagi na negatywną opinię w kontekście zaawansowania realizacji inwestycji tramwajowej KST IV Meisnera – Mistrzejowice, przedmiotowe zadanie nie zostało wpisane na listę rankingową inwestycji w dziedzinie transportu. Tym samym zadanie nie było od tamtego czasu dalej realizowane przez ZIM, jak również nie zabezpieczono żadnych środków finansowych na realizację tego zadania Budżecie Miasta Krakowa oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa.

29. Ul. Strumyk/ul. Dolnomłyńska - czy są pomysły na zabezpieczenie tzw. paprociowego lasu?

WS: Z punktu widzenia ochrony przyrody obszar przedstawia przeciętne wartości przyrodnicze. Teren porastają drzewa gatunków o znikomej wartości dendrologicznej (głównie topole oraz wierzby), część z nich jest w złym stanie fitosanitarnym, natomiast zbiorowiska roślinności zielnej tworzą gatunki pospolite, synantropijne z dużym udziałem gatunków inwazyjnych np. nawłoci *Solidago* sp.

Notowane na omawianym terenie paprocie – pióropusznik strusi *Matteucia struthiopteris* nie są elementem naturalnych zbiorowisk lecz są pozostałością ogródków działkowych. Ten obszar nie kwalifikuje się do objęcia obszarową formą ochrony przyrody jako użytek ekologiczny, ponieważ nie przedstawia wartości przyrodniczych określonych w ustawie o ochronie przyrody. Obszar wyżej wymienionych działek jako zieleń osiedlowa pełni funkcję krajobrazową oraz służącą rekreacji i wypoczynkowi mieszkańców Krakowa. Z uwagi na deficyt zieleni w omawianej lokalizacji przedmiotowy obszar zostanie ponownie rozważony do włączenia w zakres terenów zieleni urządzonej w związku z prowadzoną aktualizacją dokumentu „Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni”, przy czym opinii w zakresie przydatności terenu oraz możliwości takiego wykorzystania winien udzielić ZZM oraz Ogrodnik Miejski.

GS: W latach 2019–2020 w Wydziale Skarbu Miasta rozważana była sprawa sprzedaży w drodze



przetargu nieruchomości składającej się z działek nr 122/14 i nr 122/23 o łącznej powierzchni 1.1625 ha, położonej w obrębie NH-49, jednostka ewidencyjna Nowa Huta przy ul. Nowohuckiej/ul. Dolnomłyńskiej, zwanej potocznie „ lasem paprociowym”. Z uwagi na postulaty mieszkańców oraz radnych miasta Krakowa dotyczące zachowania tego terenu jako zieleni publicznej, postępowanie w sprawie sprzedaży nieruchomości nie jest kontynuowane. Działki te pozostają w bieżącym utrzymaniu Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.

ZZM: W 2021 roku zgłoszono projekt budżetu obywatelskiego pn. „Las paprociowy - stwórzmy zieloną enklawę dla mieszkańców”. Projekt zakładał udostępnienie mieszkańcom lasu paprociowego oraz jego zagospodarowanie. Niestety został on odrzucony w głosowaniu.

W tym samym roku Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przeprowadził uproszczoną inwentaryzację zieleni na tym terenie, która obecnie może być traktowana jako waloryzacja przyrodnicza z tamtego okresu. Materiały i zdjęcia z tej inwentaryzacji znajdują się w zasobach ZZM. Przeprowadzona inwentaryzacja może być cennym źródłem informacji w przypadku ponownego podjęcia tematu ochrony tego terenu.

W 2024 r. w ramach budżetu obywatelskiego złożony został projekt pn. „Lasek paprociowy – zielone serce Czyżyn”, który został pozytywnie zweryfikowany przez ZZM (z lokalizacją na działce NH-7, 144), jednak nie wygrał on w głosowaniu mieszkańców i nie jest realizowany.

Pierwotnie projekt zakładał stworzenie „lasu paprociowego” na działkach NH-49, 122/14, 122/15, 122/16, 122/19, 122/23, przy ul. Strumyk/Dolnomłyńska. Jednak jedynie tylko działka 122/15 okazała się odpowiednia pod zielen (izolacyjną) jednak okazała się za mała na utworzenie parku kieszonkowego. Pozostałe działki zostały odrzucone jako nie nadające się pod stworzenie projektu parku ze względu na zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i umów dzierżawy.

ZZM w marcu 2025 r. opiniował pozytywnie projekt rezolucji w sprawie zmiany przeznaczenia gruntów w rejonie Stare Czyżyny popierając postulat zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na teren publicznie dostępnej zieleni urządzonej. Zmiana planu miejscowego umożliwi urządzenie ww. terenu jako publicznie dostępnego terenu zieleni o funkcji rekreacyjnej. Konsekwencją rezolucji jest Uchwała Rady Miasta Krakowa ws przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Paprociowy Las – Czyżyny” przyjęta w kwietniu 2025 r.

30. Czy miasto dostrzega, że ścieżki rowerowe stają się niebezpieczne przez dostawców przemieszczających się po nich bardzo szybko na rowerach elektrycznych?

ZTP: Temat jest podejmowany przez ZTP. Pojazdy poruszające się z dużą prędkością po drogach dla rowerów w dużej mierze nie są zgodne z definicją roweru i nie mają uprawnień do poruszania się po infrastrukturze rowerowej. W ramach dotychczasowych prac zespołu ds. bezpieczeństwa i organizacji ruchu powołanego zarządzeniem nr 454/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z 17 lutego 2023 r. między innymi zwrócono się do policji, aby funkcjonariusze podjęli działania mające na celu wyeliminowanie pojazdów, które nielegalnie poruszają się drogami dla rowerów, tj. nie spełniają definicji roweru. Zwróciliśmy się do policji i straży miejskiej z tym samym wnioskiem o podjęcie działań w tym zakresie.

31. Czy jest możliwość budowy chodnika, aby można było przejść bezpiecznie z ul.



Cuplowej do przystanku?

GK: Wydano opinię do projektu rozbudowy ul. Isep, w zakresie budowy chodnika, na wskazanym odcinku. Sprawa prowadzona pod znakiem głównym IR-01.7211.4.2023. Ostatnia opinia wydana 16 listopada 2023 r.

ZDMK: Na chwilę obecną trwają prace związane z opracowaniem dokumentacji projektowej dla budowy chodnika na ul. Isep wraz z pozyskaniem decyzji ZRID. Powyższe zadanie uwzględnia wszystkie wnioski mieszkańców, w tym ten o zapewnienie bezpiecznych dojazdów do przystanków. Zgodnie z aktualnym zaawansowaniem zadania planuje się złożenie wniosku o wydanie decyzji ZRID na koniec września 2025 r. Na chwilę obecną wstępny koszt realizacji inwestycji został oszacowany na około 4-5 mln zł. Inwestycja jest objęta miernikowaniem. ZDMK będzie wnioskował w ramach Programu Budowy Chodników o przyznanie środków finansowych na realizację robót budowlanych na lata 2026-2027.

32. Kiedy zostaną ustalone strefy do nowego planu zagospodarowania miasta?

BP: Prace nad strefami w ramach sporządzania planu ogólnego powinny zakończyć się na przełomie III i IV kwartału br. Następnie projekt zostanie przekazany do zaopiniowania i uzgodnienia, po czym nastąpi czas na konsultacje społeczne.

33. Szkoła nr 52 - są przygotowane dwie koncepcje na rozbudowę. Czy jest szansa, aby XXX LO, sąsiadujące z SP 52, przenieść do budynku na os. Kościuszkowskim, które do końca marca ma opuścić Prokuratura Rejonowa Kraków - Krowodrza?

MCOO: Budynek Prokuratury Rejonowej Kraków - Krowodrza na os. Kościuszkowskim 2 zlokalizowany jest na działce nr 54/9, obręb NH-7, jednostka ewidencyjna Nowa Huta o powierzchni 0,2509 ha, stanowiącej własność Skarbu Państwa i oddanej w użytkowanie wieczyste Przedsiębiorstwu Usług Hotelarskich i Turystycznych „Kraków” Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie (ul. Fatimska 41a, 31-831 Kraków). Budynek posiada cztery kondygnacje naziemne oraz jedną kondygnację podziemną, a jego powierzchnia zabudowy wynosi 590 m². Przedmiotowa nieruchomość objęta jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Marii Dąbrowskiej - Bieńczycka” i położona jest na terenie zabudowy usługowej U.2 o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi. Miejskie Centrum Obsługi Oświaty w Krakowie nie posiada informacji o planach przeniesienia XXX Liceum Ogólnokształcącego w Krakowie do tego budynku.

EK: Wydział Edukacji i Projektów Edukacyjnych nie prowadzi działań związanych z przeniesieniem XXX Liceum Ogólnokształcącego do budynku na os. Kościuszkowskim. Zgodnie z art. 39 ust. 7a i art. 89 ust. 1 Ustawy z 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 737 z późn. zm.), tworzenie i likwidacja innych lokalizacji prowadzenia zajęć dydaktycznych, wychowawczych i opiekuńczych stanowi przekształcenie szkoły, które wymaga, aby co najmniej na sześć miesięcy przed terminem przekształcenia, zawiadomić o zamiarze przekształcenia szkoły rodziców uczniów.

Ponadto informujemy, że obecnie nie zaplanowano środków budżetowych pozwalających na adaptację budynku prokuratury na szkołę. Zaznaczamy również, że XXX Liceum Ogólnokształcące prowadzi oddziały integracyjne, które wymagają odpowiednich dostosowań dla osób z niepełnosprawnościami.



Natomiast na potrzeby klas tanecznych wchodzących w skład liceum budowana jest hala widowiskowo-sportowa, zlokalizowana przy budynku na os. Dywizjonu 303 bl. 66.

34. Powszechną praktyką jest, że deweloper wywozi błoto z budowy na ulicę, zatyka kratki itp. Tłumaczone jest to tym, że deweloper ma określony czas na zabezpieczenie błota. Jaka jest praktyka w tym zakresie i czy można wprowadzić jakieś ograniczenia czasowe?

GK: Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK informuje, że nie posiada uprawnień do egzekwowania obowiązku uprzątnięcia błota wywożonego z budowy na kołach pojazdów. Kompetencje w tym zakresie posiadają Zarząd Dróg Miasta Krakowa, Straż Miejska Miasta Krakowa, policja oraz Inspekcja Transportu Drogowego.

W zakresie zanieczyszczeń dróg i chodników publicznych przez pojazdy wyjeżdżające z budów według GK nie ma określonego czasu w jakim należałoby oczyścić drogę z zanieczyszczeń. Zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego do takiego zanieczyszczenia nie powinno dochodzić, a jeśli dojdzie do zanieczyszczenia drogi, należy ją niezwłocznie oczyścić.

Poniżej zostały przytoczone wybrane podstawy prawne regulujące tę problematykę:

- Zespół Szybkiego Reagowania

Zarządzenie nr 106/2017 Dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej z 25 października 2017 r. „w sprawie wprowadzenia procedury dotyczącej realizacji harmonogramu kontroli obszarów objętych zakresem robót budowlanych generujących zanieczyszczenie dróg w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu” – zmiana na Zarządzenie nr 107/2019 Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa z 16 sierpnia 2019 r. „w sprawie wprowadzenia procedury dotyczącej realizacji harmonogramu kontroli obszarów objętych zakresem robót budowlanych generujących zanieczyszczenie dróg w sytuacji wystąpienia przekroczenia określonych poziomów szkodliwych substancji w powietrzu”.

- Ustawa z 20 maja 1971 r. Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2023 poz. 2119 ze zm.) zmiana na Ustawa z 20 maja 1971 r. Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734).
- Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2024 r. poz. 399 ze zm.) zmiana na Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2025 r. poz. 733).
- Ustawa z 6 czerwca 1997 r. Kodeks Karny (Dz. U. 2024 poz. 17 ze zm.) zmiana na Ustawa z 6 czerwca 1997 r. Kodeks Karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383).
- Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2024 r. poz. 399 ze zm.) zmiana na Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2025 r. poz. 733).

35. Czy zostanie zrealizowany pomysł wytyczenia buspasa po stronie ul. Nowohuckiej i ul. Podgórskiej?

ZDMK: ZDMK zorganizowało spotkanie przy udziale przedstawicieli Zarządu Transportu Publicznego



oraz Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury, na którym omówiono problematykę budowy buspasów. W celu dokonania szczegółowej oceny możliwości budowy buspasów ZDMK pozyskała dodatkowo opinie tych jednostek. Ze wstępnych analiz wynika, że budowa buspasów wiąże się z koniecznością przeprowadzenia procesu inwestycyjnego. Po dokonaniu analizy rzeczowo-finansowej propozycja zostanie przedstawiona Prezydentowi pod rozważenie.

ZTP: Odnosząc się do propozycji budowy buspasów w ciągu ul. Nowohuckiej ZTP informuje, że zostały wytypowane odcinki, gdzie w ramach zadań inwestycyjnych zostaną dobudowane buspasy.

Obecnie analizowane są możliwości realizacji wskazanych odcinków:

- od ul. Centralnej do Ronda 308 Dywizjonu
- od ul. Centralnej do ul. Ciepłowniczej
- od skrzyżowania z ul. Kuklińskiego do ul. Koszykarskiej

Jednostką prowadzącą zadanie jest ZDMK.

Przedmiotowa analiza nie obejmowała ul. Podgórskiej, ponieważ w jej ciągu nie jest prowadzony ruch KMK.

36. Skrzyżowanie ul. Centralnej i Nowohuckiej. Czy nie można zrobić prawoskrętu zanim zakończy się spór z deweloperem?

GK: Wdrożenie czasowej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Centralnej i Nowohuckiej, umożliwiającej wjazd i wyjazd z ul. Centralnej planowane jest w pierwszej połowie marca br. Jednocześnie szczegółowe informacje winien udzielić prowadzący zdanie, tj. Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

ZDMK: 4 sierpnia 2025 r. zostały wykonane czynności w terenie w ramach prowadzonego postępowania egzekucyjnego, co z kolei umożliwia zakończenie inwestycji drogowej. W efekcie tych działań Inwestor przedłożył zaktualizowany realny harmonogram robót, zakładający planowane zakończenie prac na terenie inwestycji do 30 listopada 2025 r.

37. Czy zamiast oświetleń przejść dla pieszych nie byłoby lepsze ustawienie tablic odblaskowych pod odpowiednim kątem?

ZDMK: Ustawienie tablic odblaskowych pod zróżnicowanym kątem nie zapewni normatywnego, bezpiecznego oświetlenia przejścia dla pieszych. Konieczna jest budowa nowego, dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych zgodnie z normą oświetleniową PN-EN 13201.

38. Skoro miasto wymaga od inwestora budowy drogi, czy nie mogłoby wymóc budowy szkoły lub nieruchomości z przeznaczeniem na placówkę zdrowia?

BP: Możliwość taka istnieje w ramach zintegrowanego planu inwestycyjnego (ZPI), który stanowi nowe narzędzie planistyczne wprowadzone we wrześniu 2023 r. do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. ZPI jest szczególną formą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wniosek o jego uchwalenie składa inwestor – kieruje go do Rady Miasta Krakowa za



pośrednictwem prezydenta. Załącznikiem do takiego wniosku jest projekt ZPI, którego opracowanie jest obowiązkiem inwestora; obejmuje on obszar inwestycji głównej (tj. zamierzenie inwestycyjne inwestora) oraz inwestycji uzupełniającej (tj. inwestycja służąca obsłudze inwestycji głównej). W razie podjęcia przez Radę Miasta Krakowa decyzji o przystąpieniu do sporządzenia ZPI, w toku procedury prowadzone są negocjacje z inwestorem oraz zawierana jest umowa urbanistyczna. Jednym z przedmiotów tej umowy jest inwestycja uzupełniająca. Może ona przybrać postać m.in. obiektu opieki nad dziećmi do lat trzech, szkoły czy też przedszkola.

39. Jakie są merytoryczne argumenty za wprowadzeniem SCT (na jaką odległość od rury wydechowej te tlenki się utrzymują wzwyż i wzdłuż? Czy miejsca, gdzie tlenki się kumulują, nie zostałyby „oczyszczone” np. poprzez rozładowanie ruchu na tych drogach)?

WS: Utworzenie strefy czystego transportu w Krakowie jest jednym z zadań nałożonych na Gminę Miejską Kraków przez program ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (POP), stanowiący akt prawa miejscowego. Wojewoda małopolski przy pomocy Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska na mocy art. 96a ustawy Prawo ochrony środowiska sprawuje nadzór w zakresie wykonywania zadań określonych w POP przez wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast, starostów oraz inne podmioty. W przypadku niedotrzymania terminów realizacji działań, organ odpowiedzialny za realizację podlega karze (art.315a ust. 1 pkt. 3) ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zgodnie z informacjami zawartymi w najnowszym POP (uchwała nr LXXV/1102/23 Sejmiku Województwa Małopolskiego z 20 listopada 2023 r.), transport drogowy w roku 2021 odpowiadał za 48,93 proc. emisji dwutlenku azotu w aglomeracji krakowskiej. W związku z powyższym działania zawarte w POP, związane z transportem, skupiają się na wprowadzeniu ograniczeń w poruszaniu się pojazdów, w wyniku czego ograniczona zostanie emisja zarówno spalinowa jak i poza spalinowa. Jako najważniejszy element działania w zakresie ograniczenia emisji z sektora transportu, POP wskazuje wdrożenie SCT. W POP określony został także planowany wpływ realizacji zadań ograniczających emisje z sektora transportu na redukcję poziomu stężeń NO₂. Według prognozy spadek stężeń NO₂ w r. 2026 w punktach stacji pomiarowych Aglomeracji Krakowskiej po realizacji działań z sektora transportu wyniesie od 0,9 do 7,0 µg/m³.

ZTP: Za wprowadzeniem SCT w Krakowie przemawia wiele argumentów.

1. Ochrona zdrowia publicznego:

- Redukcja zanieczyszczeń powietrza – Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji szkodliwych substancji, takich jak tlenki azotu (NO_x) i pyły zawieszone (PM₁₀, PM_{2.5}), które negatywnie wpływają na zdrowie mieszkańców.
- Mniejsze ryzyko chorób układu oddechowego i krążenia – Ograniczenie emisji spalin może zmniejszyć liczbę przypadków astmy, POChP, zawałów serca oraz udarów mózgu.
- Ochrona dzieci i osób starszych – Najbardziej narażone na skutki zanieczyszczeń są dzieci, seniorzy i osoby z chorobami przewlekłymi.

2. Poprawa jakości życia w mieście:

- Czystsze i bardziej przyjazne otoczenie – SCT prowadzi do zmniejszenia emisji hałasu i poprawy warunków życia w śródmieściu oraz innych objętych strefą obszarach.



- Większa atrakcyjność przestrzeni miejskiej – Mniejszy ruch samochodowy pozwala na lepsze zagospodarowanie przestrzeni, np. poprzez tworzenie nowych terenów zielonych, deptaków i ścieżek rowerowych.

3. Wpływ na klimat i środowisko:

- Redukcja emisji gazów cieplarnianych – SCT wspiera cele klimatyczne poprzez ograniczenie emisji CO₂ pochodzących z transportu spalinowego.
- Promowanie zrównoważonej mobilności – Zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej, rowerów oraz pojazdów zeroemisyjnych (elektrycznych, wodorowych).

4. Efektywność transportu:

- Zmniejszenie korków – Ograniczenie liczby starszych, wysokoemisyjnych pojazdów może poprawić płynność ruchu i skrócić czas podróży.
- Preferencje dla nowoczesnych, ekologicznych pojazdów – SCT zachęca do wymiany samochodów na nowsze, mniej szkodliwe dla środowiska, co sprzyja modernizacji floty pojazdów w mieście.

5. Wzorce z innych miast:

- Skuteczność potwierdzona w Europie – strefy czystego transportu działają z powodzeniem w wielu miastach, m.in. w Londynie, Berlinie, Madrycie czy Paryżu, gdzie przyniosły znaczną poprawę jakości powietrza i komfortu życia mieszkańców.

6. Długoterminowe oszczędności:

- Mniejsze koszty leczenia chorób związanych ze smogiem – Ograniczenie emisji oznacza niższe wydatki na opiekę zdrowotną oraz poprawę ogólnego stanu zdrowia populacji.
- SCT to rozwiązanie, które przynosi wielowymiarowe korzyści – poprawia jakość powietrza, zdrowie mieszkańców, efektywność transportu oraz atrakcyjność miasta, a także wpisuje się w globalne działania na rzecz ochrony klimatu

Rozprzestrzenianie się dwutlenku azotu (NO₂) emitowanego przez pojazdy samochodowe: Dwutlenek azotu (NO₂) jest jednym z głównych zanieczyszczeń powietrza pochodzących z ruchu drogowego. Powstaje głównie w wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych, zwłaszcza w pojazdach z silnikami Diesla. Jego rozprzestrzenianie się zależy od kilku czynników, takich jak warunki atmosferyczne, układ urbanistyczny miasta oraz natężenie ruchu drogowego. Dwutlenek azotu jest gazem toksycznym i szkodliwym dla zdrowia ludzi, zwłaszcza dla dzieci, osób starszych i osób cierpiących na choroby układu oddechowego.

Mechanizmy rozprzestrzeniania NO₂:

- Bezpośrednia emisja z rur wydechowych – NO₂ jest emitowany wprost do powietrza, gdzie szybko rozprzestrzenia się w najbliższym otoczeniu drogi.
- Ruch powietrza i warunki atmosferyczne – wiatr, temperatura oraz warstwa inwersyjna mogą wpływać na rozprzestrzenianie i kumulację NO₂. W bezwietrznych warunkach zanieczyszczenie



może długo utrzymywać się nad obszarem o dużym natężeniu ruchu.

- Interakcje z innymi zanieczyszczeniami – NO₂ w atmosferze może reagować z innymi substancjami, np. z lotnymi związkami organicznymi (LZO), tworząc wtórne zanieczyszczenia, takie jak ozon troposferyczny czy drobne pyły (PM_{2.5}).

Gdzie stężenie dwutlenku azotu jest największe?

- W pobliżu głównych arterii komunikacyjnych – Najwyższe poziomy NO₂ występują w rejonach o intensywnym ruchu drogowym, zwłaszcza na skrzyżowaniach, autostradach, drogach szybkiego ruchu i w tunelach.
- W centrach miast – Gęsta zabudowa może powodować efekt „kanionu ulicznego”, ograniczając cyrkulację powietrza i sprzyjając akumulacji NO₂.
- W pobliżu parkingów i zajezdni autobusowych – Silniki pracujące na biegu jałowym oraz duża liczba pojazdów przyczyniają się do lokalnie wysokich stężeń NO₂.
- W miejscach o słabej wentylacji powietrza – W obszarach z ograniczonym przepływem powietrza (np. kanały drogowym otoczonym) zanieczyszczenia mogą się kumulować przez długi czas.

Oddziaływanie NO₂ na zdrowie ludzi:

Krótkoterminowe skutki ekspozycji:

- Podrażnienie dróg oddechowych, kaszel i duszności.
- Zaostrzenie objawów astmy i przewlekłej obturacyjnej choroby płuc (POChP).
- Spadek wydolności płuc i zwiększona podatność na infekcje

Długoterminowe skutki ekspozycji:

- Trwałe uszkodzenie płuc i przyspieszenie starzenia się układu oddechowego.
- Wzrost ryzyka chorób sercowo-naczyniowych, w tym nadciśnienia i miażdżycy.
- Zwiększone ryzyko udarów mózgu i zawałów serca.
- Możliwy wpływ na rozwój neurologiczny dzieci (gorsza koncentracja, problemy z nauką).
- Badania wykazały, że długotrwałe narażenie na wysokie stężenia NO₂ skraca średnią długość życia i prowadzi do wzrostu śmiertelności z powodu chorób układu oddechowego i sercowo-naczyniowego.

Dwutlenek azotu pochodzący z transportu drogowego jest jednym z najgroźniejszych składników smogu komunikacyjnego. Najwyższe stężenia występują w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu, a jego negatywne skutki zdrowotne obejmują zarówno krótkoterminowe podrażnienia dróg oddechowych, jak i długotrwałe konsekwencje, takie jak zwiększone ryzyko chorób serca i płuc. Ograniczenie emisji NO₂, np. poprzez wprowadzenie Stref Czystego Transportu, może znacząco poprawić jakość powietrza i zdrowie mieszkańców.

40. Czy można wymienić oświetlenie w starszych osiedlach Czyżyn (os.Dywizjonu 303, 2 Pułku Lotniczego)? W nocy, zwłaszcza osoby starsze, niewiele widzą.

ZDMK: Ze względu na zły stan techniczny infrastruktury oświetleniowej na terenie osiedla Dywizjonu



303 oraz osiedla 2 Pułku Lotniczego konieczny jest remont, polegający na wymianie słupów, częściowo kabli zasilających oraz opraw oświetleniowych. Szacunkowy koszt wymiany to około 2 500 000 zł brutto (osiedle Dywizjonu 303: 1 300 000 zł brutto, osiedle 2 Pułku Lotniczego 1 200 000 zł brutto). Remont uzależniony jest od posiadanych środków bieżących lub inwestycyjnych. Na chwilę obecną ZDMK nie posiada środków finansowych na wykonanie przedmiotowych prac remontowych.

41. Czy są plany, aby oddzielić arterie komunikacyjne od parków ekranami akustycznymi?

WS: 1 lipca 2024 r. Sejmik Województwa Małopolskiego uchwalał nr IV/24/24 przyjął Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego, w tym miasta Krakowa. Zadania wpisane do programu były szeroko konsultowane z zarządcami źródeł hałasu, w tym z Prezydentem Miasta Krakowa. Za czynnik decydujący o kwalifikacji działań w programie, zmierzających do poprawy klimatu akustycznego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, przyjęto wskaźnik NHA, tj. liczbę osób narażonych na znaczną dokuczliwość hałasu. W tym celu na zlecenie Marszałka przeprowadzona została analiza przestrzenna. Wyznaczano 10 proc. obszarów jednostkowych o najwyższych wartościach wskaźnika. Są to obszary stanowiące priorytety działań POŚ pH. Należy mieć na uwadze, że wskaźnik ten nie ma zastosowania dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Dodatkowo tereny te nie są objęte prawną ochroną akustyczną w porze nocy. Z powyższych względów program nie zakłada oddzielenia arterii komunikacyjnych od parków ekranami akustycznym.

ZDMK: Nie ma takich planów dla parków na terenie Dzielnicy XIV Czyżyny. Aktualnie w Budżecie Miasta Krakowa na 2025 rok w zakresie ochrony przed hałasem są zapewnione środki finansowe dla opracowania dokumentacji dla budowy ekranów akustycznych:

- wzdłuż parku Jerzmanowskich oraz bloków przy pętli tramwajowej przy ul. Wielickiej
- wzdłuż Turowicza oddzielających ul. Turowicza od parku w Łagiewnikach (projekt dzielnicowy z budżetu obywatelskiego nr BO.D9.9/24).

42. Na ul. Sikorki jest blok, będący w zasobach ZBK - jest on w bardzo złym stanie. Co można z tym zrobić?

ZBK: Jednostka systematycznie wykonuje niezbędne prace remontowe na budynku położonym przy ul. Sikorki 15 w Krakowie. W okresie ostatnich 10 lat na remonty budynku oraz remonty lokali mieszkalnych przeznaczonych do zasiedlenia została wydana kwota 1 911 180,62 zł.

Aktualnie trwają prace dotyczące wykonania nowego przyłącza wodnego do budynku. Wartość prac wynosi 60 812,86 zł. Ponadto trwa przygotowywanie postępowań przetargowych na wykonanie dokumentacji projektowej na dobudowę wind do budynku, remont instalacji oświetlenia piwnic i klatek schodowych oraz na malowanie klatek schodowych.

43. Rondo na ul. Sołtysowskiej i Podbipięty - czy będą wysiedlane działki koło tego ronda?

ZDMK: Dla wskazanego zakresu jest zawarta umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr 1063/ZDMK/2019 z późniejszymi zmianami, natomiast do chwili obecnej nie została uzgodniona dokumentacja projektowa inwestycji drogowej z przebiegiem inwestycji. Jednocześnie informujemy, że ZDMK podejmie starania dążące do zminimalizowania zajętości do niezbędnego



minimum.

ZDMK pozytywnie zaopiniował możliwość wydania pełnomocnictwa do reprezentowania Prezydenta Miasta Krakowa do złożenia wniosku w sprawie wydania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej.

ZTP: Powiązane z pkt. 8 – projekt jest na etapie uzgodnień – na tym etapie trudno powiedzieć, jaka będzie końcowa zajętość terenu. Stanowisko w zakresie ZDMK.

44. Jaki jest stan realizacji wniosków o podłączenie do kanalizacji w ramach programu BIS?

WMK: Do Wodociągów Miasta Krakowa SA za pośrednictwem właściwej obszarowo Rady Dzielnicy XIV Czyżyny z pozytywną opinią rady w sprawie budowy sieci kanalizacji sanitarnej wpłynęły, w roku 2022 dwa wnioski dotyczące dwóch ulic (3 nieruchomości), w 2023 roku dziewięć wniosków dotyczących piętnastu ulic (68 nieruchomości), w 2024 roku dwa wnioski dotyczące dwóch ulic (3 nieruchomości). Wnioskowane zadania zostały przyjęte do realizacji w ramach programu inwestycyjnego Budowa Infrastruktury Sanitarnej (BIS) dla dzielnic Krakowa, na zasadach przyjętych uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XCIV/2464/18 z 7 lutego 2018 r.

W Dzielnicy XIV Czyżyny, w ostatnim czasie, Wodociągi Miasta Krakowa SA zrealizowały:

- w 2022 r. budowę sieci wodociągowej DN 200/150 w ul. Ciepłowniczej na odcinku od ul. Szafrąńskiej do ul. Błonie – Beszcz oraz DN 100 w ul. Szafrąńskiej o długości 280 mb
- w 2024 r. budowę miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej DN 300/250 w ul. Ciepłowniczej DN 250/300 o długości 888 mb i 17 odcinków przyłączy o łącznej długości 155 mb, oraz budowę sieci wodociągowej DN 200/150/100 w ul. Ciepłowniczej, Skręconej, plac Błonie Beszcz, Niepołomskiej o łącznej długości 1097 mb.

Obecnie w ulicy Longinusa Podbiپیty, ulicy ks. Józefa Zastawniaka, ulicy Wiklinowej dla budowy kanalizacji sanitarnej sporządzono dokumentację projektową i pozyskano realizacyjne decyzje administracyjne. Dla budowy sieci kanalizacji sanitarnej w ul. Ciepłowniczej i Szafrąńskiej rozpoczęto prace projektowe. Przedmiotowe zamierzenia inwestycyjne ujęto w planie rzeczowo-finansowym Wodociągów Miasta Krakowa SA na rok 2025 w pozycji „Zadania rezerwowe”.

Wodociągi Miasta Krakowa SA prowadzą również prace projektowe w zakresie budowy sieci kanalizacji sanitarnej w rejonie ulicy Centralnej (przebudowa), ulicy Łęgowej, ulicy Longinusa Podbiپیty oraz ulicy Odmętowej.

Do chwili obecnej nie wpłynęły nowe wnioski.

45. W przedszkolu nr 182 z oddziałami integracyjnymi brakuje termomodernizacji i klimatyzacji. Czy jest możliwość wprowadzenia tych rozwiązań?

MCOO: 1 lipca 2025 r. została zawarta umowa na roboty budowlane w zakresie docieplenia stropodachu budynku wraz z naprawą pokrycia dachu na kwotę 429 tys. zł z terminem realizacji do 3 września 2025 r.



Wykonanie termomodernizacji oraz klimatyzacji w tej placówce będzie rozpatrywane ponownie na etapie prac nad projektem przyszłorocznej uchwały budżetowej lub w przypadku wyasygnowania w bieżącym roku przez Miasto dodatkowych środków finansowych.

46. Chodnik na ul. Sikorki - ulica jest ruchliwa i brakuje chodnika, przez co piesi chodzą po jezdni. W 2019 r. planowano jego budowę, ale zrezygnowano, bo miał go wykonać deweloper. ZDMK odrzucił projekt, argumentując, że konieczny jest remont całej ulicy, na który brak środków. Czy w najbliższym czasie powstanie chodnik lub zostanie przebudowana cała ulica?

GK: Wydano warunki techniczne dla przebudowy ul. Sikorki, sprawa IR-01.7211.45.2023 z 23 lutego 2023 r.

ZDMK: Zadanie pn. „Przebudowa ul. Sikorki na odcinku ok 350 m do ul. Sołtysowskiej” z finansowaniem na lata 2025–2027 zostało umieszczone na liście rankingowej zadań wnioskowanych do Budżetu Miasta Krakowa, jednak nie znalazło się w podjętym uchwałą nr XVII/391/24 Rady Miasta Krakowa z 18 grudnia 2024 r. budżecie na rok 2025 oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata kolejne przyjętej uchwałą nr XVII/419/24 Rady Miasta Krakowa z 23 grudnia 2024 r. ZDMK planuje spotkanie w terenie z radnym Dzielnicy XIV w celu omówienia problemu i wypracowaniu rozwiązań.

47. Połączenie ul. Na Załęczu z ul. Galicyjską - krótkie (200-250 m) połączenie tych ulic odciałyłoby ruch na ul. Sołtysowskiej. Czy jest planowane?

ZDMK: Połączenie ul. Na Załęczu z ul. Galicyjską objęte jest umową o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej: 1063/ZDMK/2019 z 9 października 2019 r. z późniejszymi zmianami, 931/ZDMK/2019 z 29 sierpnia 2019 r. z późniejszymi zmianami, o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej. Na chwilę obecną brak harmonogramu realizacji inwestycji drogowej.

W ramach zawartej umowy nr 1063/ZDMK/2019 z 9 października 2019 r. został opracowany projekt drogowy wyznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Czyżyny – Rejon ul. Galicyjskiej” drogi o symbolu KDL.2 – jest to droga łącząca ul. Ciesielskiego i ul. Na Załęczu. W chwili obecnej nie została zawarta umowa, której zakres obejmowałby realizację przedmiotowej drogi.

48. Wycinka drzew w Lasku Łęgowskim - usunięto część drzew. Czy planowane są nowe nasadzenia lub inne zagospodarowanie terenu?

WS: 7 stycznia 2025 r. Zarząd Zieleni Miejskiej rozpoczął cięcia sanitarne w Lesie Łęgowskim. Jak wynika z informacji ZZM do usunięcia zostało wyznaczonych około 100 szt. zamierających jesionów wyniosłych z widocznymi uszkodzeniami od grzybów, rosnących w pobliżu ścieżek i dróg leśnych oraz ścieżek rowerowych (przy wale) często użytkowanych przez mieszkańców. Dotychczas usunięto około 50 szt. wyznaczonych do wycinki drzew. Większość drewna będzie sprzedana, ponieważ w przedmiotowym lesie znajduje się już duża ilość martwego drewna z uwagi na ciągły proces zamierania jesionów i pozostawianie zawsze po cięciach dużej ilości martwego drewna w drzewostanie do naturalnego rozkładu. Przewracające się jesiony zniszczyły w ostatnich latach m.in. barierki i tablicę edukacyjną przewracające się jesiony wielokrotnie blokowały też drogi, ścieżki leśne, ścieżkę rowerową (na wale). W związku z wnioskiem Akcji Ratunkowej dla Krakowa, prowadzone



cięcia zostały wstrzymane 17 stycznia 2025 r. W terenie odbyły się spotkania z radną miasta Krakowa panią Elizą Dydyńska-Czesak (21 stycznia 2025 r.) oraz aktywistami z Akcji Ratunkowej dla Krakowa 5 lutego 2025 r. Ustalono, że jeszcze w lutym 2025 r. zostanie usunięte kolejne pięć jesionów, a pozostałe wyznaczone do wycinki jesiony z uwagi na zbliżający się okres aktywności ptaków oraz lokalizację wyznaczonych drzew (znajdują się przy bocznej ścieżce mniej uczęszczanej przez mieszkańców) planowane są do wycinki na początku przyszłego roku.

ZZM: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie w 2019 r. w Lesie Łęgowym wykonał podsadzenia rodzimych gatunków tj. posadzono wówczas dęby szypułkowe, wiązy szypułkowe, olchy czarne na łącznej powierzchni ponad 1 ha. Obecnie wykonywane cięcia wykonywane były wzdłuż dróg i ścieżek leśnych (tj. do około 30 m – przeciętna wysokość jesionu), gdzie jest odnowienie naturalne jawora, klona, wiązu, olchy czarnej i nie ma konieczności wykonywania podsadzeń. Las Łęgowy jest pod stałą kontrolą pracowników ZZM i w przypadku stwierdzonej potrzeby wykonania podsadzeń będą one wykonane.

W październiku i listopadzie 2024 r. wyznaczono ok. 80–100 drzew – jesionów z objawami chorobowymi do usunięcia z uwagi na bardzo duże zagrożenie niekontrolowanym wywrotem. Dotychczas usunięto z wyznaczonych do wycinki drzew 50 szt. W ostatnich latach zamierające i przewracające się jesiony powodowały liczne szkody (dwa razy zostały uszkodzone barierki na moście, zniszczona została tablica edukacyjna, niszczona była siatka w ogrodzeniach podsadzeń, blokowane były drogi i ścieżki).

Z uwagi na wniosek Akcji Ratunkowej dla Krakowa 17 stycznia 2025 r. cięcia zostały wstrzymane, jednak po spotkaniach w terenie z przedstawicielami Akcji Ratunkowej dla Krakowa ustalono, iż jeszcze w lutym 2025 r. zostanie usuniętych pięć kolejnych jesionów a pozostałe wyznaczone do wycinki jesiony z uwagi na brak czasu (z końcem lutego rozpoczyna się okres lęgowy ptaków) zostaną usunięte w przyszłym roku w okresie zimowym.

ZZM informuje, że nasadzenia w Lesie Łęgowym będą rozważane w przypadku gdy po upływie 2-3 lat pozostanie jakaś część bez odnowienia naturalnego. W miejscach gdzie zostały wycięte jesiony (porażone przez grzyb powodujący zamieranie) rosną już nowe klony zwyczajne, jawory oraz wiązy. Po wycięciu drzew dostały większą ilość światła i widać już znaczną poprawę w naturalnym zagęszczeniu tego fragmentu lasu.

49. Co z chodnikiem i infrastrukturą rowerową na ulicy Podbiپیty? Chodzi nie tylko o fragment brakujący Wiślanej Trasy Rowerowej ale o całą ulicę.

GK: Wydano warunki techniczne dla zadania polegającego na budowie chodnika na ul. Podbiپیty od pętlі do skrzyżowania z ul. Odmętową, sprawa IR-01-2.7211.18.2024 z 15 lutego 2024 r.

ZDMK: W ramach zadania pn. „Budowa chodnika na ul. Podbiپیty na długości od pętlі do skrzyżowania z ul. Odmętową” przewidziano do realizacji budowę chodnika na odcinku o dł. ok 800 m, od pętlі „Lesisko” do ul. Odmętowej wraz z zapewnieniem prawidłowych warunków oświetlenia i odwodnienia. W chwili obecnej trwa kompletowanie dokumentacji koniecznej do ogłoszenia zamówienia publicznego. Planowany termin ogłoszenia zamówienia na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej to I kwartał 2025 r. W aktualnych planach finansowych Miasta Krakowa



brak jest środków finansowych przeznaczonych na realizację prac w terenie. Szacowany koszt realizacji robót budowlanych to 12 000 000 zł.

W rejonie ul. Podbiłę zostały zawarte poniższe umowy z art. 16 (uodp):

- Umowa nr 308/U/ZDMK/2022 o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej wraz z umową w sprawie zrzeczenia się odszkodowania.

Inwestycja drogowa:

Rozbudowa ul. Odmętowej w celu poszerzenia jezdni ul. Odmętowej do szerokości 5,00 m na długości działki nr 2/7 obr. 58 Nowa Huta oraz na dalszym odcinku przebudowa do szerokości maksymalnej mieszczącej się w granicach pasa drogowego wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Longinusa Podbiłę (w granicach pasa drogowego), przebudowa ul. Longinusa Podbiłę w celu wykonania chodnika od skrzyżowania z ul. Odmętową (wraz z obustronnym chodnikiem – strefą oczekiwania na przejściu dla pieszych w ul. Longinusa Podbiłę). Do chwili obecnej nie wydano zgody na wejście w teren.

- Umowa nr 46/U/ZDMK/2023 o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej.

Inwestycja drogowa:

Przebudowa ul. Podbiłę w zakresie budowy chodnika. Do chwili obecnej nie wydano zgody na wejście w teren.

Zawarto umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy drogi dla rowerów wzdłuż lewego wału Wisły na odcinku od ul. Niepokalanej Panny Marii do Łasku Mogilskiego. Termin zakończenia opracowania dokumentacji – 15. listopada 2026 r. Zadanie obejmuje swoim zakresem ok 450 m ścieżki dla rowerów kolejnych latach planowana jest realizacja tego zadania.

ZTP: W ramach planowanej do opracowania koncepcji dotyczącej połączenia rowerowego pomiędzy ul. Niepokalanej Panny Marii a Przylaskiem Rusieckim uwzględniony zostanie zakres dotyczący budowy drogi dla rowerów na odcinku ul. Podbiłę. Dla pozostałego odcinka ulicy obecnie nie ma inwestycji w ramach której planowana byłaby budowa drogi dla rowerów. Inwestycje dotyczące przejść dla pieszych przez ul. Podbiłę były opiniowane przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu (opiniowane projekty oraz wydane opinie są dostępne pod linkami:

ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/budowa-chodnika-i-przejscia-dla-pieszch-przez-ul-longinusa-podbiely, ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/rozbudowa-ul-odmetowej).

50. Kiedy zostanie przedłużona linia nr 113? Pętla przy PGE jest wybitnie niefunkcjonalna dla pasażerów. Wymusza spacer 700 m na przesiadkę w autobusy w ciągu ul. Nowohuckiej.

ZTP: Przedłużenie linii nr 113 jest planowane wraz z innymi zmianami na obszarze Łęgu i Czyżyn. Zmiany te uzależnione są od dostępności środków finansowych, przeznaczonych na funkcjonowanie Komunikacji Miejskiej w Krakowie w ramach Budżetu Miasta Krakowa.

51. Kiedy można spodziewać się remontu miasteczka rowerowego przy nowej tętni (koło NCK), albo chociaż remontu chodnika między przystankiem tramwajowym a wejściem w osiedle?



ZZM: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie ujął w planie remontowym ciąg pieszy, którego trasa przebiega przez teren zielony będący w jego utrzymaniu. Jego realizacja będzie uzależniona od możliwości finansowych ZZM.

52. Czy jest plan na ucywilizowanie wjazdu rowerem do parku Lotników Polskich od strony M1? Dociągnięcie alejek przy Malediwach do chodnika i drogi dla rowerów oraz remont przejazdu w poprzek (wzdłuż al. Pokoju od strony parku).

ZZM: Teren między alejką zakończoną za tzw. „krakowskimi Malediwami”, a chodnikiem przy drodze należy do Zarządu Dróg Miasta Krakowa (dz. 1/183 obr. NH-52). Ciąg komunikacyjny biegnący po skosie wzdłuż al. Pokoju należy w mniejszej części do Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie. W większej części jest w użytkowaniu Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. Zatem decyzja dotycząca jego zagospodarowania zależy od tej jednostki.

ZTP: Problem braku powiązania zostanie omówiony w ramach prac Zespołu Zadaniowego ds. Rozwoju Infrastruktury Rowerowej w celu ustalenia możliwych rozwiązań dotyczących połączenia alejek wykonanych w ramach parku z drogą rowerową wzdłuż al. Pokoju.

53. Czy możliwa jest zmiana pasów na skrzyżowaniu Centralna / Nowohucka od strony M1 przy trwającym remoncie? Prawo/prosto plus lewo na prawo plus prosto/lewo. Aktualny stan powoduje, że z zielonej strzałki mało kto korzysta i przepustowość spada.

GK: Proponowana zmiana układu pasów ruchu wymaga opracowania nowego projektu ruchowego sygnalizacji świetlnej wraz z projektem stałej organizacji ruchu oraz przeprogramowania samej sygnalizacji. Biorąc pod uwagę czasochłonność opracowania dokumentacji projektowej oraz fakt, że w pierwszej połowie marca br. planowane jest wdrożenie czasowej organizacji ruchu umożliwiającej wjazd i wyjazd z ul. Centralnej, wdrożenie proponowanej zmiany obecnie nie jest przewidywane. Zmiana układu pasów na wyjeździe z Centrum Handlowego M1 zostanie wykonana w ramach docelowej organizacji ruchu, która zostanie wdrożona po przebudowie wlotu ul. Centralnej.

54. Czy w ciągu ulic Ciepłownicza-Isep-Ogłęszczyzna powstaną prawidłowe ciągi piesze (ciągłe, spełniające standardy oraz podstawowa infrastruktura rowerowa (nawet w postaci ciągu pieszo-rowerowego)? Bardzo duży ruch ciężki na tej ulicy skutecznie eliminuje rowerzystów.

GK: Nie opiniowano zadania zakładającego budowę chodników wzdłuż ul. Ogłęczyzny.

Wydano opinię do projektu budowlanego budowy chodnika wzdłuż ul. Na Załęczu na wysokości działki 40/6 obr. 55 Nowa Huta do skrzyżowania z ul. Ogłęczyzny, sprawa znak IR-04.7211.172.2021.

Wydano opinię do projektu rozbudowy ul. Isep, w zakresie budowy chodnika, na wskazanym odcinku. Sprawa prowadzona pod znakiem głównym IR-01.7211.4.2023. Ostatnia opinia wydana 16 listopada 2023 r.

ZDMK: ZDMK będzie realizował zadanie inwestycyjne pn. „Budowa chodnika na skrzyżowaniu ul. Ogłęczyzna z ul. Na Załęczu wraz z przejściem dla pieszych – w ramach programu budowy



chodników”, w ramach którego zostanie wykonany chodnik o szerokości 2,0m i długości ok. 85m. Zadanie jest obecnie na etapie postępowania przetargowego na wykonanie robót budowlanych. Przewiduje się wykonanie robót budowlanych w roku bieżącym.

Ponadto z uwagi na wnioski mieszkańców rozszerzono zakres zadania dotyczącego budowy chodnika na ul. Isep od przystanku przy ul. Wiklinowej do ul. Cuplowej wraz z przejściem dla pieszych, wprowadzono dodatkowe przejścia dla pieszych przy ul. Cuplowej, wprowadzono dodatkowy odcinek chodnika przy ul. Wiklinowej w miejscu gdzie zbierała się woda, wprowadzono nowe rozwiązania w zakresie odwodnienia. Zmiana zakresu jednak spowodowała wydłużenie terminu umownego. Na chwilę obecną planuje się uzyskanie decyzji ZRID do dnia 22 lutego 2026 r. Na ten moment brak środków na realizację robót budowlanych, ZDMK będzie wnioskował o zabezpieczenie środków na lata 2026-2027 w ramach zadania program budowy chodników.

ZTP: Wzdłuż ulicy nie przebiega trasa rowerowa zgodnie ze Studium Podstawowych Tras Rowerowych. Obecnie nie jest realizowane zadanie inwestycyjne dotyczące budowy dróg rowerowych wzdłuż tych ulic. „Rozbudowa ul. Isep na odcinku od przystanku przy ul. Wiklinowej do ul. Cuplowej w ramach programu budowy chodników” była opiniowana w roku 2023 w ramach prac Zespołu Zadaniowego ds. bezpieczeństwa uczestników ruchu. Dokumentacja dostępna jest pod linkiem: ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/rozbudowa-ul-isep-na-odcinku-od-przystanku-przy-ul-wiklinowej-do-ul-cuplowej-w-ramach-programu-budowy-chodnikow.

55. Czy odbędzie się referendum w sprawie SCT?

PMK: Strefa Czystego Transportu została zawarte w strategii sejmiku uchwalonej m.in. głosami radnych Prawa i Sprawiedliwości. Ponadto wymóg wprowadzenia SCT do końca 2025 roku nakłada na nas ustawa. Obiecywałem w kampanii, że SCT będzie, nie deklarowałem natomiast, że przeprowadzę w tej kwestii referendum. Obiecywałem także, że zliberalizuję założenia SCT względem pierwotnego projektu i z tej obietnicy się wywiązuję. Za wprowadzeniem SCT w Krakowie przemawia zresztą wiele argumentów.

- Ochrona zdrowia publicznego:
 - Redukcja zanieczyszczeń powietrza – Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji szkodliwych substancji, takich jak tlenki azotu (NOx) i pyły zawieszone (PM10, PM2.5), które negatywnie wpływają na zdrowie mieszkańców
 - Mniejsze ryzyko chorób układu oddechowego i krążenia – Ograniczenie emisji spalin może zmniejszyć liczbę przypadków astmy, POChP, zawałów serca oraz udarów mózgu
 - Ochrona dzieci i osób starszych – Najbardziej narażone na skutki zanieczyszczeń są dzieci, seniorzy i osoby z chorobami przewlekłymi.
- Poprawa jakości życia w mieście:
 - Czystsze i bardziej przyjazne otoczenie – SCT prowadzi do zmniejszenia emisji hałasu i poprawy warunków życia w śródmieściu oraz innych objętych strefą obszarach
 - Większa atrakcyjność przestrzeni miejskiej – Mniejszy ruch samochodowy pozwala na lepsze zagospodarowanie przestrzeni, np. poprzez tworzenie nowych terenów zielonych, deptaków i ścieżek rowerowych.
- Wpływ na klimat i środowisko:



- Redukcja emisji gazów cieplarnianych – SCT wspiera cele klimatyczne poprzez ograniczenie emisji CO₂ pochodzących z transportu spalinowego
- Promowanie zrównoważonej mobilności – Zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej, rowerów oraz pojazdów zeroemisyjnych (elektrycznych, wodorowych).
- Efektywność transportu:
 - Zmniejszenie korków – Ograniczenie liczby starszych, wysokoemisyjnych pojazdów może poprawić płynność ruchu i skrócić czas podróży
 - Preferencje dla nowoczesnych, ekologicznych pojazdów – SCT zachęca do wymiany samochodów na nowsze, mniej szkodliwe dla środowiska, co sprzyja modernizacji floty pojazdów w mieście.
- Wzorce z innych miast:
 - Skuteczność potwierdzona w Europie – strefy czystego transportu działają z powodzeniem w wielu miastach, m.in. w Londynie, Berlinie, Madrycie czy Paryżu, gdzie przyniosły znaczną poprawę jakości powietrza i komfortu życia mieszkańców.
- Długoterminowe oszczędności:
 - Mniejsze koszty leczenia chorób związanych ze smogiem – Ograniczenie emisji oznacza niższe wydatki na opiekę zdrowotną oraz poprawę ogólnego stanu zdrowia populacji.

SCT to rozwiązanie, które przynosi wielowymiarowe korzyści – poprawia jakość powietrza, zdrowie mieszkańców, efektywność transportu oraz atrakcyjność miasta, a także wpisuje się w globalne działania na rzecz ochrony klimatu.

Rozprzestrzenianie się dwutlenku azotu (NO₂) emitowanego przez pojazdy samochodowe:

Dwutlenek azotu (NO₂) jest jednym z głównych zanieczyszczeń powietrza pochodzących z ruchu drogowego. Powstaje głównie w wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych, zwłaszcza w pojazdach z silnikami Diesla. Jego rozprzestrzenianie się zależy od kilku czynników, takich jak warunki atmosferyczne, układ urbanistyczny miasta oraz natężenie ruchu drogowego. Dwutlenek azotu jest gazem toksycznym i szkodliwym dla zdrowia ludzi, zwłaszcza dla dzieci, osób starszych i osób cierpiących na choroby układu oddechowego.

Mechanizmy rozprzestrzeniania NO₂:

- Bezpośrednia emisja z rur wydechowych – NO₂ jest emitowany wprost do powietrza, gdzie szybko rozprzestrzenia się w najbliższym otoczeniu drogi
- Ruch powietrza i warunki atmosferyczne – Wiatr, temperatura oraz warstwa inwersyjna mogą wpływać na rozprzestrzenianie i kumulację NO₂. W bezwietrznych warunkach zanieczyszczenie może długo utrzymywać się nad obszarem o dużym natężeniu ruchu
- Interakcje z innymi zanieczyszczeniami – NO₂ w atmosferze może reagować z innymi substancjami, np. z lotnymi związkami organicznymi (LZO), tworząc wtórne zanieczyszczenia, takie jak ozon troposferyczny czy drobne pyły (PM_{2.5}).

Gdzie stężenie dwutlenku azotu jest największe?

- W pobliżu głównych arterii komunikacyjnych – Najwyższe poziomy NO₂ występują w rejonach o intensywnym ruchu drogowym, zwłaszcza na skrzyżowaniach, autostradach, drogach szybkiego



ruchu i w tunelach

- W centrach miast – Gęsta zabudowa może powodować efekt „kanionu ulicznego”, ograniczając cyrkulację powietrza i sprzyjając akumulacji NO₂
- W pobliżu parkingów i zajezdni autobusowych – Silniki pracujące na biegu jałowym oraz duża liczba pojazdów przyczyniają się do lokalnie wysokich stężeń NO₂
- W miejscach o słabej wentylacji powietrza – W obszarach z ograniczonym przepływem powietrza (np. kanały drogowym otoczonym) zanieczyszczenia mogą się kumulować przez długi czas.

Oddziaływanie NO₂ na zdrowie ludzi:

- Krótkoterminowe skutki ekspozycji:
 - Podrażnienie dróg oddechowych, kaszel i duszności
 - Zaostrzenie objawów astmy i przewlekłej obturacyjnej choroby płuc (POChP)
 - Spadek wydolności płuc i zwiększona podatność na infekcje
- Długoterminowe skutki ekspozycji:
 - Trwałe uszkodzenie płuc i przyspieszenie starzenia się układu oddechowego
 - Wzrost ryzyka chorób sercowo-naczyniowych, w tym nadciśnienia i miażdżycy
 - Zwiększone ryzyko udarów mózgu i zawałów serca
 - Możliwy wpływ na rozwój neurologiczny dzieci (gorsza koncentracja, problemy z nauką)
 - Badania wykazały, że długotrwałe narażenie na wysokie stężenia NO₂ skraca średnią długość życia i prowadzi do wzrostu śmiertelności z powodu chorób układu oddechowego i sercowo-naczyniowego.

Dwutlenek azotu pochodzący z transportu drogowego jest jednym z najgroźniejszych składników smogu komunikacyjnego. Najwyższe stężenia występują w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu, a jego negatywne skutki zdrowotne obejmują zarówno krótkoterminowe podrażnienia dróg oddechowych, jak i długotrwałe konsekwencje, takie jak zwiększone ryzyko chorób serca i płuc. Ograniczenie emisji NO₂, np. poprzez wprowadzenie Stref Czystego Transportu, może znacząco poprawić jakość powietrza i zdrowie mieszkańców.

ZTP: Tego rodzaju referendum jest bezzasadne z punktu widzenia Krakowa, jako Miasta objętego obowiązkiem wprowadzenia SCT.

Zgodnie z aktualnie obowiązującym stanem prawnym, Gmina Miejska Kraków nie posiada swobody decyzyjnej w zakresie całkowitego odstąpienia od wprowadzenia strefy czystego transportu np. na podstawie wyniku referendum lokalnego. Obowiązek ten wynika wprost z dwóch źródeł:

- Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zgodnie z którą gminy powyżej 100 tys. mieszkańców, w których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych dwutlenku azotu (NO₂), są zobowiązane do ustanowienia strefy czystego transportu. Dane Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska jednoznacznie potwierdzają występowanie takich przekroczeń w Krakowie
- Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego (POP - powietrze.malopolska.pl), przyjętego przez Sejmik Województwa Małopolskiego, który określa obowiązki jednostek samorządu terytorialnego w zakresie ochrony powietrza. Program zawiera scenariusz działań naprawczych, których wdrożenie ma na celu ograniczenie emisji z



transportu drogowego. Jednym z działań obowiązkowych wskazanych w POP jest wprowadzenie SCT w Krakowie od 2026 roku, z wymaganiami minimalnymi: norma Euro 4 dla pojazdów z silnikami benzynowymi oraz Euro 6 dla pojazdów z silnikami Diesla.

Obie te przesłanki mają charakter obligatoryjny i nie pozostawiają Gminie możliwości odstąpienia od działań na rzecz wdrożenia SCT.

Dodatkowo przypominamy, że w okresie od 29 listopada 2024 r. do 17 stycznia 2025 r. odbyły się w Krakowie konsultacje społeczne dotyczące planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu. Mieszkańcy mieli możliwość wyrażenia opinii oraz zgłaszania uwag i propozycji zarówno w formie spotkań otwartych, spotkań online, warsztatów jak i przez badania ankietowe.

Szczególną uwagę poświęcono zagadnieniom granic strefy, katalogu wyłączeń i przepisów przejściowych. Zgłoszone wnioski i postulaty były przedmiotem analizy i zostały w części uwzględnione w przyjętej uchwale.

W świetle powyższego, nie ma uzasadnienia dla przeprowadzenia referendum w proponowanym kształcie. Zgodnie z ustawą o referendum lokalnym, decyzja o przeprowadzeniu referendum należy do wyłącznej kompetencji Rady Miasta Krakowa, a jego inicjacja jest możliwa także przez grupę mieszkańców, przy zachowaniu przewidzianego w ustawie trybu formalnego. W obecnym stanie faktycznym i prawnym brak jest jednak podstaw do uznania, że zasadne byłoby przeprowadzanie takiego referendum.

Wykaz użytych skrótów:

- AU – Wydział Architektury i Urbanistyki
- BP – Wydział Planowania Przestrzennego
- EK – Wydział Edukacji i Projektów Edukacyjnych
- GK – Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
- GS – Wydział Skarbu Miasta
- MCOO – Miejskie Centrum Obsługi Oświaty
- MPZP – Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- PMK – Prezydent Miasta Krakowa
- WMK – Wodociągi Miasta Krakowa
- WPF – Wieloletnia prognoza finansowa
- WS – Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
- ZBK – Zarząd Budynków Komunalnych
- ZDMK – Zarząd Dróg Miasta Krakowa
- ZIM – Zarząd Inwestycji Miejskich
- ZIS – Zarząd Infrastruktury Sportowej
- ZRID – Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej
- ZTP – Zarząd Transportu Publicznego
- ZZM – Zarząd Zieleni Miejskiej



**Magiczny
Kraków**
