PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-05.152.122.2026.DP Kraków, 21 kwietnia 2026 r.

Odpowiedź na petycję

Sprawa	Postulat cyt. „przywrócenia dwukierunkowej organizacji ruchu na ul. Stawowej w Krakowie (na odcinku od ul. Ojcowskiej do okolic nr 175)”.
Data pisma	23 marca 2026 r.
Data wpływu	23 marca 2026 r.

Szanowny Panie

Odpowiadając na zawarte w treści petycji uwagi i spostrzeżenia, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień dotyczących poszczególnych poruszonych przez Pana kwestii.

„1. Okoliczności wprowadzenia tymczasowej i stałej organizacji ruchu.”

Czasowa organizacja ruchu z ruchem jednokierunkowym na fragmencie ul. Stawowej została wprowadzona w związku z budową przedszkola samorządowego, jednak już na etapie powrotu do stałej organizacji ruchu sprzed rozbudowy przedszkola, Dyrekcja Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 14 wskazywała na konieczność uporządkowania ruchu w rejonie szkoły i poprawy bezpieczeństwa dzieci.

Organizacja ruchu w jednym kierunku na fragmencie ulicy Stawowej, po spotkaniu z przedstawicielami Szkoły, Straży Miejskiej Miasta Krakowa i zarządcy drogi (Zarządu Dróg Miasta Krakowa) została pozytywnie zaopiniowana przez Radę Dzielnicy IV Prądnik Biały, co potwierdzono stosowną uchwałą nr 170/Z/2026 z dnia 27 lutego 2026 r. Wskazane wyżej podmioty, w szczególności Dyrektor Szkoły i przedstawiciele Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały posiadają wiedzę o lokalnych uwarunkowaniach i występujących problemach w rejonie szkoły, w tym o niebezpiecznych zachowaniach kierowców. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zredukowało te zjawiska, co potwierdza obserwacja ruchu wykonana w dniu 30 i 31 marca 2026 r. przez inspektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK.

„2. Negatywne skutki dla mieszkańców.”

Wprowadzona organizacja ruchu w postaci ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ul. Stawowej nie powoduje istotnego utrudnienia w dostępie do głównych arterii komunikacyjnych tej części miasta, tj. ul. Jasnogórskiej, ul. Radzikowskiego oraz ul. Pasternik.

Obecne rozwiązanie umożliwia bezpośredni i sprawny wyjazd w kierunku ul. Jasnogórskiej, co w szczególności sprzyja płynności ruchu w godzinach porannych, kiedy czas dojazdu do pracy i szkół ma kluczowe znaczenie.

Dojazd do ul. Radzikowskiego oraz ul. Pasternik może być realizowany poprzez układ drogowy oparty o ul. Jasnogórską, co wiąże się jedynie z nieznacznym wydłużeniem trasy o kilkaset metrów, pozostającym bez istotnego wpływu na ogólną dostępność komunikacyjną obszaru.

Należy podkreślić, że wprowadzone rozwiązanie w sposób bezpośredni oddziałuje jedynie na ograniczoną grupę użytkowników – w szczególności mieszkańców posesji zlokalizowanych przy końcowym odcinku ul. Stawowej (numery 176, 176a, 178, 181) oraz ruch związany z dojazdem do obiektu handlowego przy ul. Ojcowskiej 82. W pozostałym zakresie ewentualne utrudnienia dotyczą głównie ruchu tranzytowego, który może być w sposób alternatywny i niezakłócony realizowany poprzez inne drogi układu lokalnego, w tym ul. Radzikowskiego, ul. Ojcowską oraz ul. Chełmońskiego.

Odnosząc się do kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Jasnogórskiej i ul. Chełmońskiego, wskazuję, że istnieją rozwiązania infrastrukturalne umożliwiające jego ominięcie. W szczególności możliwe jest skorzystanie z bezkolizyjnego układu drogowego w rejonie ronda pod estakadą ul. Jasnogórskiej w ciągu ulicy Sosnowieckiej oraz dalszy przejazd drogą serwisową, co eliminuje konieczność wykonywania manewru lewoskrętu w warunkach dużego natężenia ruchu.

Podobnie mieszkańcy ul. Stawowej mają możliwość alternatywnego dojazdu do ul. Ojcowskiej zarówno poprzez ul. Chełmońskiego, jak i ul. Sosnowiecką, natomiast dojazd w kierunku ul. Pasternik może odbywać się m.in. poprzez ul. Smętną. Dostępność komunikacyjna dzielnicy pozostaje zatem zachowana.

„3. Parametry techniczne drogi umożliwiające ruch dwukierunkowy."

Parametry techniczne ul. Stawowej umożliwiają prowadzenie ruchu dwukierunkowego. Niemniej jednak, w obecnych uwarunkowaniach kluczowym kryterium przyjętej organizacji ruchu jest zapewnienie bezpieczeństwa, w szczególności dzieci korzystających z infrastruktury oświatowej zlokalizowanej przy tej ulicy, a także uporządkowanie ruchu w rejonie placówki.

„4. Brak transparentności działań organów publicznych."

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), to właściwy organ administracji publicznej ponosi odpowiedzialność za kształtowanie i zatwierdzanie organizacji ruchu na drogach publicznych. Oznacza to, że ostateczne decyzje dotyczące kierunków ruchu, dopuszczalnych relacji oraz funkcjonowania układu komunikacyjnego nie są podejmowane w drodze głosowania mieszkańców, lecz na podstawie obowiązujących przepisów, zgłoszeń i rekomendacji podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne a także opinii wyspecjalizowanych jednostek.

Pragnę podkreślić, że Rada Dzielnicy, jako przedstawiciel społeczności lokalnej, a także dyrekcja placówek oświatowych, Straż Miejska Miasta Krakowa i Policja są dla organizatora ruchu kluczowym źródłem informacji o rzeczywistych problemach występujących na drogach. Podmioty te regularnie zgłaszają Wydziałowi Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK niebezpieczne zachowania kierowców, konflikty pieszo–samochodowe oraz utrudnienia, które wymagają interwencji w organizacji ruchu.

W przypadku ul. Stawowej, zarówno szkoła, jak i służby porządkowe wielokrotnie wskazywały na niebezpieczne manewry zawracania przed szkołą i cofania, brak płynności ruchu podczas odwożenia dzieci, niekontrolowane zatrzymywanie się pojazdów, zagrożenia dla dzieci wchodzących na jezdnię. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego było bezpośrednią odpowiedzią na te sygnały.

Organizator ruchu kieruje się w swoich działaniach interesem publicznym, w szczególności bezpieczeństwem niechronionych użytkowników ruchu – co jest wartością nadrzędną w przedmiotowej sprawie. Zmiany w organizacji ruchu są realizowane na podstawie zgromadzonych informacji przy stałej współpracy z jednostkami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo publiczne i po uzyskaniu wymaganych opinii zarządcy drogi.

„5. Obowiązek działania organów władzy publicznej na podstawie prawa."

W odniesieniu do zarzutu dotyczącego naruszenia zasady legalizmu oraz twierdzeń, że decyzje w zakresie organizacji ruchu oparto na przesłankach subiektywnych, należy wskazać, że organ zarządzający ruchem działa na podstawie i w granicach prawa. Oznacza to, że wszelkie decyzje dotyczące organizacji ruchu podejmowane są w oparciu o przepisy i obowiązujące procedury.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, obowiązująca organizacja ruchu została wprowadzona na podstawie zatwierdzonego projektu, przygotowanego przez osoby uprawnione i zaopiniowanego przez właściwe instytucje[1]. Oznacza to, że przyjęte rozwiązania mają umocowanie w dokumentacji wymaganej przepisami.

Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889), zarządca drogi zobowiązany jest do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu oraz właściwego funkcjonowania drogi w systemie transportowym. Wprowadzone rozwiązania organizacyjne zostały zaprojektowane w sposób realizujący te cele, przy uwzględnieniu istniejących uwarunkowań infrastrukturalnych oraz natężenia ruchu. W rejonie placówek oświatowych szczególna troska o bezpieczeństwo pieszych jest realizacją ustawowego obowiązku, a nie działaniem nadmiarowym ani stronniczym przeciwko mieszkańcom.

Wskazywany w petycji art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, dotyczący równości wobec prawa, również nie został naruszony. Wprowadzanie rozwiązań uspokajających ruch lub ograniczających prędkość w pobliżu szkół i przedszkoli jest praktyką stosowaną w wielu miejscach kraju i nie stanowi formy uprzywilejowania określonej grupy, lecz działanie powszechnie przyjęte dla ochrony osób najbardziej narażonych na niebezpieczeństwo. Organ zarządzający ruchem ma obowiązek godzić interes publiczny, bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz prawidłowe funkcjonowanie układu komunikacyjnego. Z tego powodu rozwiązania drogowe muszą uwzględniać przepisy prawa, dane dotyczące warunków ruchu, uwarunkowania przestrzenne, potrzeby wszystkich uczestników ruchu, w tym pieszych. Należy przy tym podkreślić, że droga publiczna nie jest przeznaczona wyłącznie dla kierujących pojazdami samochodowymi – korzystają z niej również piesi, rowerzyści oraz inne osoby uprawnione, a ich bezpieczeństwo stanowi istotny element przy kształtowaniu organizacji ruchu.

Obecna organizacja ruchu została przyjęta zgodnie z przepisami, na podstawie wymaganej dokumentacji i obowiązujących procedur. Dlatego też wszelkie propozycje zmian zostają rozpatrzone, jeśli zostaną przedstawione konkretne i rzeczowe argumenty techniczne potwierdzające konieczność wprowadzenia innych rozwiązań.

[1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

„6. Odpowiedzialność zarządcy drogi za bezpieczeństwo ruchu."

W świetle przywołanych przepisów należy podkreślić, że obowiązki zarządcy drogi mają charakter nie tylko techniczny, ale również organizacyjny i prewencyjny. Oznacza to, że zarządca powinien podejmować działania zmierzające do stałego monitorowania stanu drogi oraz identyfikowania potencjalnych zagrożeń dla uczestników ruchu.

W ramach kompetencji Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK realizowane są m.in.: rozpatrywanie wniosków dotyczących zmian w stałej organizacji ruchu, opracowywanie i zatwierdzanie projektów stałej organizacji ruchu, analizowanie oddziaływania przyjętych rozwiązań organizacji ruchu i ocena oddziaływania na funkcjonowanie układu komunikacyjnego oraz potrzeby społeczności lokalnej. Do zakresu działania należy także współpraca w zakresie stałej organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego z innymi organami zarządzającymi ruchem, podmiotami zarządzającymi drogami wewnętrznymi, zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej, Policją oraz innymi podmiotami, jak np. Rady Dzielnic.

W odniesieniu do wskazanych w treści pkt. 6 petycji twierdzeń dotyczących potencjalnych zagrożeń wynikających z przyjętej organizacji ruchu, należy podkreślić, że rozwiązania te nie zostały wprowadzone w sposób arbitralny, tj. bez uprzedniego rozpoznania uwarunkowań technicznych i komunikacyjnych. Wszelkie zmiany organizacji ruchu, jak również jej utrzymywanie, poprzedzane są oceną warunków panujących na danym odcinku drogi, a wdrażane rozwiązania spełniają obowiązujące standardy techniczne i prawne. Twierdzenia zawarte w petycji dotyczące rzekomego pogorszenia bezpieczeństwa lub kierowania „znacznej liczby pojazdów" na niebezpieczne skrzyżowanie, nie znajdują potwierdzenia w świetle przeprowadzonych w tym zakresie czynności.

Podkreślenia również wymaga, że organizacja ruchu nie ma charakteru rozwiązania niezmiennego. Pracownicy Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK analizują funkcjonalność przyjętych rozwiązań oraz zdarzeń drogowych na terenie Miasta Krakowa. W przypadku zidentyfikowania rzeczywistych, potwierdzonych zagrożeń bezpieczeństwa, podejmowane są działania zmierzające do modyfikacji organizacji ruchu, w tym zlecanie opracowania nowych rozwiązań.

Zapewniam także, że wszelkie zgłoszenia mieszkańców, w tym przedmiotowa petycja, stanowią istotny element procesu oceny funkcjonowania organizacji ruchu i są brane pod uwagę w dalszych działaniach.

„7. Obowiązek udzielenia formalnej odpowiedzi na petycję."

Zapewniam, że podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji, tj. Prezydent Miasta Krakowa działa zgodnie z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), a niniejsza odpowiedź zostanie niezwłocznie – po jej uprzednim zanonimizowaniu - opublikowana na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa.

W kontekście zaś postulatu przedstawienia szczegółowego uzasadnienia prawnego i technicznego, w tym wskazania: analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego, analiz natężenia ruchu, podstaw prawnych utrzymania docelowej organizacji ruchu, informuję, że celem ustalenia warunków możliwości wglądu do tego typu opracowań właściwym adresatem jest Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK. Szczegółowe informacje w zakresie możliwości kontaktu z ww. komórką organizacyjną Urzędu Miasta Krakowa dostępne są pod następującym adresem strony internetowej: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=123227.

„8. Żądanie mieszkańców."

Wprowadzona organizacja ruchu została przygotowana i wdrożona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz w oparciu o opracowania dotyczące bezpieczeństwa ruchu w rejonie Szkoły Podstawowej oraz budowanego przedszkola samorządowego. Celem zastosowanych rozwiązań jest przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu - w szczególności dzieci – oraz ograniczenie zagrożeń wynikających z intensywnego ruchu pojazdów w bezpośrednim sąsiedztwie placówek oświatowych. Wprowadzona organizacja ruchu przyniosła oczekiwane rezultaty i poprawiła warunki komunikacyjne w rejonie szkoły. W związku z powyższym na tym etapie nie przewiduje się przywrócenia ruchu dwukierunkowego na wskazanym odcinku.

Przeprowadzone przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK obserwacje ruchu drogowego w dniach: 30 i 31 marca 2026 r. w godzinach szczytu porannego wykazały, że pomimo zwiększonego natężenia ruchu związanego z dowozem dzieci do placówki, ruch odbywał się w sposób uporządkowany. Odnotowano jedynie pojedyncze przypadki naruszenia obowiązującej organizacji ruchu przez kierujących pojazdami – istotną rolę w wyeliminowaniu nielegalnych zachowań odegrać mogą Policja i Straż Miejska Miasta Krakowa.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że mimo wprowadzenia stałej organizacji ruchu, nie wyklucza się jej modyfikacji. Obecnie trwają prace nad rozwiązaniami, które skuteczniej uniemożliwią kierowcom łamanie przepisów oraz ograniczą wjazd pojazdów na teren szkoły. Celem tych działań jest przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa uczniów i zapobieżenie potencjalnym zagrożeniom, takim jak ryzyko potrącenia dzieci.

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez Pana przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,

z up. PREZYDENTA MIASTA
Stanisław Mazur
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:
1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:
1. Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury UMK,
3. Wydział ds. Dzielnic Miasta Krakowa,
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
5. Straż Miejska Miasta Krakowa,
6. Wydział Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego UMK,
7. Wydział Komunikacji Społecznej UMK.

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97749.