Kraków, dnia 24 sierpnia 2026 r.

Adresat: Prezydent Miasta Krakowa Urząd Miasta Krakowa pl. Wszystkich Świętych 3–4 31-004 Kraków
Do wiadomości:

- Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków
- Rada Dzielnicy XIII Podgórze
- Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK

PETYCJA

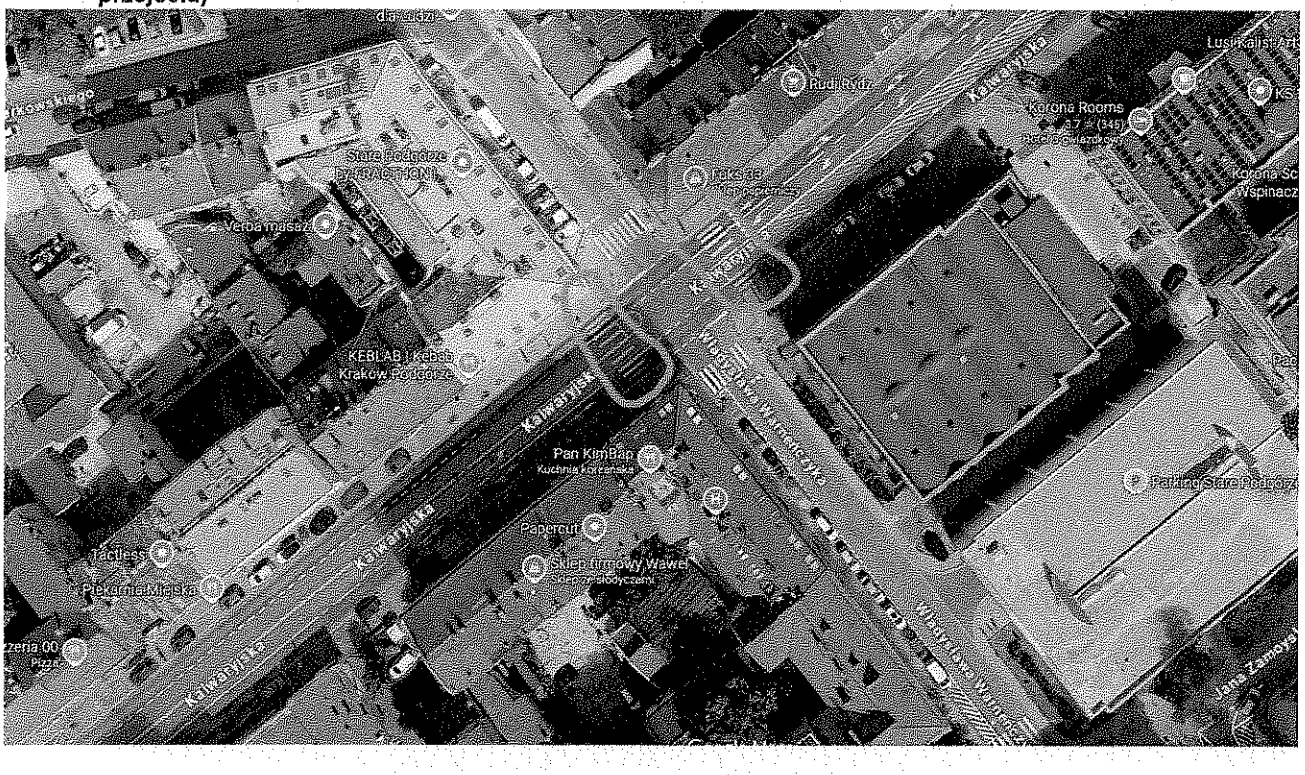
w sprawie pilnego wprowadzenia zmian w organizacji ruchu i doświetlenia czterech przejść dla pieszych w rejonie skrzyżowań ul. Kalwaryjskiej z ul. Władysława Warneńczyka oraz ul. Karola Rollego z ul. Władysława Warneńczyka w Krakowie

Podstawa prawna: art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 870).

I. Przedmiot petycji

Działając w interesie publicznym, wnosimy o **pilne podjęcie działań naprawczych** w zakresie bezpieczeństwa pieszych na czterech przejściach dla pieszych, wskazanych poniżej, a w szczególności o:

A. **Przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kalwaryjskiej, w rejonie skrzyżowania z ul. Władysława Warneńczyka (dwa przejścia)**



1. **Wykonanie dedykowanego doświetlenia przejść** — opraw kierunkowych o asymetrycznym rozsyle światła, montowanych niezależnie od istniejącego oświetlenia ulicznego, zapewniających kontrastowe oświetlenie sylwetki pieszego, zgodnie z wytycznymi WR-D-41-3 dotyczącymi projektowania przejść dla pieszych. Obecnie przejścia te po zmroku pozostają praktycznie nieoświetlone, a pieszy wchodzący na jezdnię jest dla kierowcy niewidoczny.
2. **Odnowienie i wzmocnienie oznakowania** — wykonanie oznakowania poziomego P-10 w technologii grubowarstwowej strukturalnej, ustawienie znaków D-6 na tarczach z folii pryzmatycznej, na tle fluorescencyjnym żółto-zielonym, a docelowo rozważenie oznakowania aktywnego (znaki podświetlane, punktowe elementy odblaskowe aktywne w jezdni).
3. **Fizyczne uspokojenie ruchu na dojazdach do przejść** — jeśli możliwe.
4. **Weryfikację obowiązującej organizacji ruchu**, w tym rozważenie obniżenia dopuszczalnej prędkości do 30 km/h na odcinku obejmującym oba przejścia.

B. **Przejścia dla pieszych w ciągu ul. Karola Rollego, przy skrzyżowaniu z ul. Władysława Warneńczyka, w kierunku bulwarów wiślanych (dwa przejścia)**

6. **Likwidację dodatkowych miejsc postojowych bezpośrednio przed przejściami** nawet jeśli ma to być związane ze zwiększeniem wymaganej odległości co najmniej 10 m przed przejściem, zgodnie z art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym. Obecny sposób wyznaczenia miejsc parkingowych powoduje, że pieszy oczekujący na wejście na jezdnię jest całkowicie zasłonięty przez zaparkowane pojazdy, a kierowca jadący od strony mostu Piłsudskiego dostrzega go dopiero w momencie, gdy ten znajduje się już na jezdni. Dodatkowo w tym miejscy często tworzy się korek w kierunku mostu i pieszy wychodzący pomiędzy samochodami praktycznie wpada pod koła jadących z dużą prędkością z przeciwnej strony pojazdów.
7. **Fizyczne zabezpieczenie stref widoczności** — montaż słupków blokujących, wyniesionych wysepek lub innych urządzeń, uniemożliwiających parkowanie w obrębie trójkąta widoczności, ponieważ samo oznakowanie w tym miejscu jest notorycznie ignorowane.
8. **Wyniesienie obu przejść** oraz wprowadzenie szykan lub zawężeń na odcinku dojazdowym od strony mostu, gdzie pojazdy zjeżdżające z mostu rozpędzają się na prostym odcinku i wjeżdżają w rejon przejść z prędkością znacznie przekraczającą dopuszczalną.
9. **Wykonanie dedykowanego doświetlenia obu przejść** w standardzie opisanym w pkt 1.
10. **Objęcie odcinka strefą uspokojonego ruchu (30 km/h)** wraz z konsekwentnym oznakowaniem.

C. Postulaty wspólne

11. **Przeprowadzenie pomiarów prędkości rzeczywistych** we wszystkich czterech lokalizacjach, w porze dziennej i nocnej, oraz udostępnienie wyników mieszkańcom.
12. **Wykonanie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD)** dla całego rejonu skrzyżowań ul. Kalwaryjskiej, ul. Rollego i ul. Warneńczyka.
13. **Przedstawienie mieszkańcom harmonogramu realizacji** wraz ze wskazaniem źródeł finansowania i terminów.
14. **Odpowidzi na postulaty proszę opublikować na stornach internetowych Urzędu Miasta Kraków.**

II. Uzasadnienie

1. Tragedia, która wydarzyła się kilka ulic dalej

W sobotę 22 sierpnia 2026 r., w rejonie zakrętu ulic Solnej i Nadwiślańskiej na krakowskim Zabłociu, kierujący samochodem osobowym stracił panowanie nad pojazdem, zjechał z jezdni na chodnik i uderzył w idące nim małżeństwo z ośmiomiesięcznym dzieckiem w wózku. Oboje rodzice, w wieku 32 lat, zmarli w szpitalu, a dziecko z ciężkimi obrażeniami wewnętrznymi walczy o życie. Według wstępnych ustaleń biegłych kierujący poruszał się z prędkością około 70 km/h w strefie ograniczonej do 30 km/h.

Nie piszemy tej petycji po to, by komentować toczące się postępowanie karne. Piszemy ją, ponieważ w relacjach medialnych z tego zdarzenia powtarza się zdanie, które moglibyśmy podpisać własnym nazwiskiem: okoliczni mieszkańcy podkreślali, że od kilku lat apelowali do krakowskiego magistratu o uspokojenie ruchu w tym rejonie, a problem z rozpędzonymi kierowcami był na Zabłociu znany od lat. Padło również zdanie, że to była tylko kwestia czasu.

Odnotowujemy z uznaniem, że 'bezpośrednio po tragedii pełniący funkcję Prezydenta Miasta Krakowa polecił urzędnikom przygotowanie projektu zmian na ul. Solnej, pozwalających uspokoić ruch w tym miejscu.' Naszym jedynym pytaniem jest: **dlaczego dopiero teraz i dlaczego wyłącznie tam?**

2. Przejścia w ciągu ul. Kalwaryjskiej przy ul. Warneńczyka

Dwa przejścia dla pieszych zlokalizowane blisko siebie w rejonie tego skrzyżowania łączą w sobie wszystkie czynniki ryzyka, jakie znane są w inżynierii ruchu:

- **brak doświetlenia** — po zmroku pieszy stojący na krawędzi jezdni jest praktycznie niewidoczny, zwłaszcza gdy ma na sobie ciemne ubranie;
- **słabe, wytarte oznakowanie** — zarówno poziome, jak i pionowe, nieczytelne w warunkach opadów i w porze nocnej;
- **wysokie prędkości pojazdów z obu kierunków** — ul. Kalwaryjska jest w tym miejscu odcinkiem, na którym kierowcy przyspieszają, a układ drogi nie zawiera żadnego elementu wymuszającego zwolnienie przed przejściem.

Efekt jest przewidywalny: pieszy, któremu formalnie przysługuje pierwszeństwo przy wejściu na przejście, faktycznie wchodzi na jezdnię, licząc na refleks kierowcy, którego ten nie ma szans wykazać, bo pieszego po prostu nie widzi.

3. Przejścia w ciągu ul. Karola Rollego przy ul. Warneńczyka

Sytuacja na dwóch przejściach prowadzących w stronę bulwarów jest, w naszej ocenie, jeszcze groźniejsza, ponieważ zagrożenie zostało tu **wytworzone przez samą organizację ruchu**:

- pojazdy nadjeżdżające od strony mostu pokonują prosty, szeroki odcinek i wjeżdżają w rejon przejść z bardzo dużą prędkością;
- **miejsca postojowe wyznaczono w taki sposób, że zaparkowane samochody całkowicie zasłaniają pieszych** oczekujących przy przejściu; kierowca dostrzega pieszego dopiero wtedy, gdy ten wyjdzie zza pojazdu, a więc już z jezdni;
- oba czynniki nakładają się na siebie: przy prędkości rzędu 60–70 km/h droga zatrzymania przekracza 40 metrów, podczas gdy pieszy staje się widoczny z odległości kilkunastu.

To nie jest sytuacja, w której „kierowcy jeżdżą nieostrożnie". To sytuacja, w której **nawet ostrożny kierowca nie ma technicznej możliwości uniknięcia potrącenia**. Przejście, na którym uniknięcie wypadku zależy wyłącznie od tego, czy piesi akurat nie wejdą na jezdnię, nie jest przejściem bezpiecznym — jest wyłącznie namalowanym na asfalcie zbiegiem okoliczności.

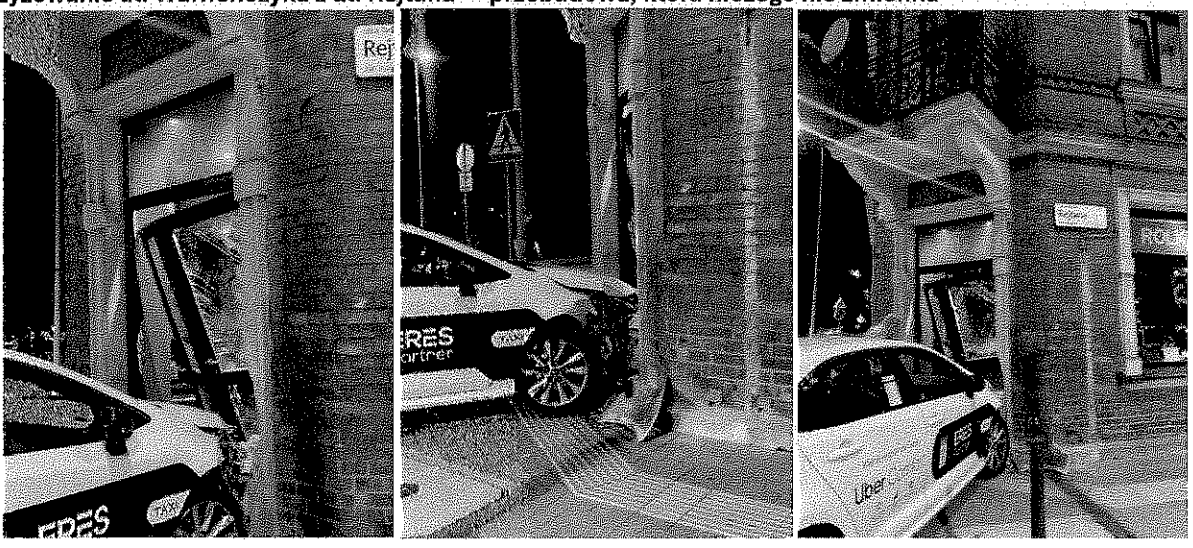
Rejon bulwarów to jednocześnie miejsce docelowe rodzin z dziećmi, osób z wózkami, rowerzystów prowadzących rowery i seniorów. Ruch pieszy jest tu intensywny i całkowicie przewidywalny — a mimo to nie znalazł odzwierciedlenia w projekcie organizacji ruchu.

4. Głos mieszkańców i historia zgłoszeń

Mieszkańcy okolicznych budynków zgodnie i niezależnie od siebie relacjonują, że **wielokrotnie byli o krok od potrącenia** przez pojazd nadjeżdżający z dużą prędkością — cofając się w ostatniej chwili z jezdni, zatrzymując wózek na krawędzi chodnika, odciągając dziecko. Nie są to pojedyncze wrażenia, lecz powtarzalne, codzienne doświadczenie osób mieszkających w tej okolicy od lat.

Problem był **wielokrotnie zgłaszany** — telefonicznie, mailowo, za pośrednictwem miejskich kanałów kontaktowych, mapy zagrożeń oraz Rady Dzielnicy. Do dziś nie doczekał się żadnej realnej zmiany w terenie. Odpowiedzi, które mieszkańcy otrzymywali, sprowadzały się do informacji o braku środków, o planowaniu zadania w przyszłych okresach albo o przekazaniu sprawy do dalszej analizy do innych wydziałów UMK.

5. Skrzyżowanie ul. Warneńczyka z ul. Rejtana — przebudowa, która niczego nie zmieniła



Szczególnej wymowy naszym postulatom nadaje zdarzenie z dnia 19 sierpnia 2026 r. na skrzyżowaniu ul. Władysława Warneńczyka z ul. Tadeusza Rejtana — a więc **na skrzyżowaniu, które zostało niedawno przebudowane**.

Kierujący samochodem osobowym wykonującym przewóz w ramach platformy Uber **nie zatrzymał się przed znakiem B-20 „STOP", staranował słupki zamontowane w ramach przebudowy i wjechał w witrynę lokalu handlowego** znajdującego się w parterze narożnej kamienicy. Pojazd zatrzymał się dopiero we wnętrzu sklepu, po przebiciu przeszklenia witryny.

Nikt nie zginął **wyłącznie dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności** — z uwagi na porę zdarzenia w tym miejscu nie znajdowali się akurat piesi. Jest to jednak jedno z najbardziej uczęszczanych miejsc w okolicy: narożnik z lokalami usługowymi, przy którym stale przechodzą mieszkańcy, klienci sklepów, rodzice z dziećmi i osoby zmierzające w stronę bulwarów. Gdyby to samo zdarzenie miało miejsce kilka godzin wcześniej lub w weekend, konsekwencje byłyby identyczne jak na Zabłociu.

Zdarzenie to ma dla niniejszej petycji znaczenie zasadnicze i prosimy o jego szczególnie uważne rozważenie, ponieważ dowodzi trzech rzeczy:

1. **Przebudowa skrzyżowania nie usunęła źródła zagrożenia.** Zmieniono geometrię i ustawiono elementy oznakowania, ale nie wprowadzono żadnego rozwiązania, które fizycznie wymuszałoby zwolnienie i zatrzymanie pojazdu. Kierowca wjeżdżający w skrzyżowanie z nadmierną prędkością nadal może przez nie przejechać bez przeszkód.
2. **Znak „STOP" bez fizycznego wymuszenia jest w tym miejscu fikcją.** Zdarzenie nie było wynikiem nieczytelności oznakowania, lecz jego zignorowania — a infrastruktura nie zawierała żadnego elementu, który mógłby ten błąd skorygować.
3. **Zamontowane słupki nie spełniły funkcji ochronnej.** Zostały staranowane, a pojazd zatrzymał się dopiero na witrynie budynku. Elementy o walorze wyłącznie porządkowym, a nie konstrukcyjnym, nie chronią ani pieszych, ani substancji budynków przy ruchliwym skrzyżowaniu.

Innymi słowy: **środki na przebudowę zostały już wydane, a mieszkańcy nadal nie są bezpieczni.** Prosimy, aby ten fakt został potraktowany jako sygnał ostrzegawczy, a nie jako pojedynczy incydent zamknięty notatką policyjną.

6. Obowiązki zarządcy drogi

Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do zarządcy drogi należy m.in. utrzymanie nawierzchni, urządzeń bezpieczeństwa ruchu i innych urządzeń drogowych, wykonywanie robót interwencyjnych i zabezpieczających, a także **przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego**.

Wskazane wyżej lokalizacje w naszej ocenie nie spełniają obowiązujących standardów — ani w zakresie widoczności pieszego przed wejściem na przejście, ani w zakresie oświetlenia, ani w zakresie zgodności organizacji parkowania z przepisami o odległości od przejścia dla pieszych. Postulowane przez nas działania nie są zatem wyłącznie prośbą o inwestycję. Są **wnioskiem o doprowadzenie infrastruktury do stanu zgodnego z prawem i ze sztuką inżynierską**.

Przypominamy również, że Miasto Kraków deklaruje realizację polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego opartej na podejściu „Wizja Zero", którego fundamentem jest założenie, że **człowiek popełnia błędy, a zadaniem infrastruktury jest sprawić, by błąd nie kończył się śmiercią**. Cztery opisane wyżej przejścia są zaprzeczeniem tego założenia.

III. Wnioski końcowe

Nie chcemy, aby o naszej ulicy napisano to samo, co napisano o Zabłociu: że mieszkańcy apelowali od lat, że wszyscy wiedzieli, że to była tylko kwestia czasu.

Czy naprawdę musi dojść do tragedii, żeby ktoś pochylił się nad tym tematem?

Koszt wykonania doświetlenia przejścia, wyniesienia progu i usunięcia kilku miejsc postojowych jest nieporównywalnie niższy niż koszt jednego ludzkiego życia — a takie porównanie w ogóle nie powinno być potrzebne. Wnosimy o potraktowanie niniejszej petycji jako pilnej i o objęcie wskazanych lokalizacji tym samym trybem działania, jaki zastosowano wobec ul. Solnej.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o petycjach oczekujemy rozpatrzenia petycji bez zbędnej zwłoki, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia jej złożenia, oraz pisemnego zawiadomienia o sposobie jej załatwienia wraz z uzasadnieniem.

Deklarujemy gotowość do udziału w wizji lokalnej w terenie oraz do spotkania z przedstawicielami Zarządu Dróg Miasta Krakowa w dowolnym uzgodnionym terminie.

Z wyrazami szacunku,

Oświadczenie w przedmiocie ujawnienia danych: Nie wyrażam zgody na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję, o czym mowa w art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach.