



„Ławka dialogu” w Łagiewnikach i Borku Fałęckim - pytania i odpowiedzi

2025-07-16

25 czerwca 2025 r. odbyło się otwarte spotkanie prezydenta Aleksandra Miszalskiego z mieszkańcami dzielnicy Łagiewniki-Borek Fałęcki.

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, poruszone tematy i odpowiedzi:

(Odpowiedź pojawi się po kliknięciu na wybrane pytanie/poruszony temat)

1. Budowa wiaduktu na ul. Fredry nad torami kolejowymi.

ZIM: W 2022 r. na zlecenie Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa opracowano trzy warianty koncepcji dla budowy bezkolizyjnego połączenia ul. Fredry z ul. Tischnera i ul. Łagiewnicką nad linią kolejową nr 94: wiadukt, tunel oraz wariant mieszany – kładka pieszo-rowerowa i tunel drogowy. Jako preferowany wskazano wariant mieszany, który zapewnia najlepsze powiązania komunikacyjne i komfort użytkowania. Potwierdzono również, że inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W 2024 r. ZIM wnioskował o ujęcie zadania w WPF na lata 2026–2027, w zakresie opracowania dokumentacji projektowej – szacowanej na 3,5 mln zł - dla tunelu pod torami i układu drogowego. Wniosek ten nie został uwzględniony. W bieżącym roku, w ramach prac nad WPF, ZIM planuje ponowne złożenie wniosku o przyznanie środków finansowych na ten cel.

GK: W 2022 r. opracowana została koncepcja pn. Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94. W sierpniu 2022 r. została wydana decyzja o umorzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji, z uwagi na fakt, iż przedmiotowe zadanie, ze względu na skalę i jego charakter, nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W 2023 r. Wydział GK wnioskował, poprzez ujęcie zadania na liście rankingowej inwestycji ogólnomiejskich, o uwzględnienie inwestycji w Budżecie Miasta i Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa (dalej: WPF). Rada Miasta Krakowa uchwalając Budżet Miasta oraz WPF, nie uwzględniła jednak przedmiotowej inwestycji.

2. Realizacja pozwolenia na budowę drogi łączącej ul. Fredry z rondem Przyjaźni Polsko-Węgierskiej.



ZDMK: Dla realizacji ww. inwestycji drogowej została opracowana dokumentacja projektowa oraz uzyskano ostateczną decyzję ZRID nr 18/6740.4/2023 z dnia 19.04.2023 r. Decyzja ZRID nie wygasa jak klasyczna decyzja PnB, natomiast może pojawić się konieczność aktualizacji i ponownych uzgodnień niektórych projektów branżowych, głównie uzgodnień z zarządcami infrastruktury telekomunikacyjnej i teletechnicznej. ZDMK umieści tą inwestycję na liście rankingowej inwestycji wnioskowanych do Budżetu Miasta Krakowa na 2026 rok oraz do WPF na lata kolejne, jednakże o pozycji na liście rankingowej decydować będzie liczba punktów przyznana w oparciu o tzw. Mierniki oceny inwestycji.

AU: 19.04.2023 r. wydana została decyzja Nr 18/6740.4/2023 zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (zrid) pn. „Budowa odcinka drogi gminnej klasy D (łączącej ul. Fredry z ul. Przyjaźni Polsko-Węgierskiej) oraz przebudowa i rozbudowa ul. Fredry (droga powiatowa klasy L) w Krakowie (sygn. sprawy AU-01-6.6740.4.32.2022.EŚW)”. Decyzja jest ostateczna.

3. Budowa zatoki autobusowej na ul. Brożka na przystanku „Borsucza”.

ZDMK: Umowa Nr 13/B/ZDMK/2025 o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej z 30 kwietnia 2025r. dotyczy rozbudowy ul. Brożka w Krakowie w zakresie budowy dodatkowego pasa ruchu do skrzyżowania w lewo w ul. Borsuczą wraz z rozbiórką, budową i przebudową sieci uzbrojenia terenu. Sugerowany przez Radę Dzielnicy IX Łagiewniki-Borek Fałęcki w uchwale nr XVII/82/2025 dodatkowy zakres inwestycji drogowej w związku z zamierzeniem inwestycyjnym pn.: „Budowa budynku mieszkalnego, wielorodzinnego ...na terenie działek nr 190/8, 190/9, 191/5, 191/6 obręb 32 Podgórze, przy ul. Zakopiańskiej w Krakowie” zostanie przeanalizowany przez projektanta branży drogowej na etapie opracowywania projektu architektoniczno-budowlanego dla rozbudowy ul. Brożka przy współpracy z jednostkami opiniującymi projekty. 1 lipca 2025 r. do ZDMK wpłynął wniosek o uzgodnienie projektu architektoniczno-budowlanego uwzględniający wykonanie zatoki autobusowej.

4. Budowa dodatkowego pasa jezdni umożliwiającego wyjazd w prawo z ul. Cegielnianej.

ZDMK: ZDMK umieści tą inwestycję na liście rankingowej inwestycji wnioskowanych do Budżetu Miasta Krakowa na 2026 rok oraz do WPF na lata kolejne, jednakże o pozycji na liście rankingowej decydować będzie liczba punktów przyznana w oparciu o tzw. Mierniki oceny inwestycji.

5. Koncepcja zagospodarowania Białych Móz.

ZZM: Od początku lipca 2025 r. trwają konsultacje społeczne dot. koncepcji zagospodarowania terenu Białych Móz. Pierwsza wstępna koncepcja uwzględniająca wyniki konsultacji zostanie zaprezentowana 13 sierpnia 2025 r. na spotkaniu podsumowującym proces konsultacji. Przetarg na dokumentację projektowo-kosztorysową planowany jest na początek 2026 r.

AU: W 2024 roku Zarząd Zieleni Miejskiej ogłosił przetarg na opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu wraz z II etapem konsultacji społecznych. Postępowanie wygrała Pracownia Projektowa F-11, oferując wykonanie zadania za 243 tys. zł, zawiadomienie ZZM z 15.05.2025 r.

GK: Decyzją znak: ROŚ.6014-4/95/96 z dnia 29 kwietnia 1996 r. Urząd Rejonowy w Krakowie uznał rekultywację gruntów Krakowskich Zakładów Sodowych, przeprowadzoną na obszarach stawów



osadowych oraz terenach przyległych za zakończoną. W marcu 2025 r. wpłynęła propozycja prof. Czopa z AGH dotycząca zgłoszenia terenów „Białych Mórz” do ewidencji wieloobszarowych terenów zdegradowanych. W czerwcu 2025 r. Prezydent Miasta Krakowa wystąpił do WIOŚ w Krakowie z zapytaniem czy decyzja uznająca zakończenie procesu rekultywacji (z 1996 r.) nie stanowi przesłanki wykluczającej przedmiotowe tereny „Białych Mórz” w zakresie ubiegania się o uznanie tych obszarów jako wielkoobszarowego terenu zdegradowanego. Dodatkowo Zarząd Zieleni Miejskiej realizuje aktualnie zadanie ZZM/O1.283/23 „Park Białe Morza”. Zakres całkowity: Utworzenie parku miejskiego na terenie Białych Mórz o powierzchni 34 ha. Zadanie realizowane jest w oparciu o środki zarezerwowane w budżecie obywatelskim, aktualnie trwają konsultacje społeczne, które zakończą się 13 sierpnia 2025 r. W uchwalonym budżecie miasta na rok 2025 i Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa (WPF) na rok 2025 i lata następne ujęte jest zadanie nr ZZM/O1.283/23 Park Białe Morza, finansowanie w 2025 r. – 1 831 550 zł, w 2026 r. – 7 650 000 zł. Trwa opracowanie koncepcji.

6. Przejścia dla pieszych od ul. Suchej do ul. Zakopiańskiej.

ZTP: Pismem z 1 lutego 2024 r. zostały wydane warunki dla projektu budowy podziemnego przejścia pieszo-rowerowego pod układem drogowo-torowym w rejonie ul. Suchej.

ZDMK: Działka 516 obr. 46 jedn. ew. Podgórze posiada klasoużytek „Tk” – tereny kolejowe, a więc zgodnie ze Statutem ZDMK teren ten nie jest zarządzany przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Jednocześnie wykonanie przejścia wymaga przeprowadzenia inwestycji w zakresie wykonania dedykowanego oświetlenia, sygnalizacji świetlnej oraz nawierzchni wraz z pasami medialnymi.

ZIM: W 2023 r. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa opracował wstępną analizę możliwości budowy pieszo-rowerowego przejścia pod linią kolejową nr 94 w rejonie ul. Suchej, którą przekazał do ZIM. Przewidziano dwa warianty – podstawowy zakładał tunel o długości 67,5 m, łączący okolice ul. Suchej z rejonem ZUS, a alternatywny – tunel między ul. Pasieczną a ul. Ciesielską. W 2024 r. ZIM dwukrotnie ogłaszał przetargi na opracowanie koncepcji przejścia – pierwszy unieważniono z powodu zbyt wysokiej oferty, drugi z powodu braku ofert. W związku z brakiem rozstrzygnięcia, zadanie zostało wycofane z Budżetu Miasta Krakowa i obecnie nie figuruje w dokumentach finansowych gminy.

GK: 21.11. 2023 r. wystąpiono do Wojewody Małopolskiego o wydanie odstępstwa od warunków techniczno – budowlanych dla realizacji tymczasowego przejścia na skrzyżowaniu z linią kolejową nr 94 w rejonie ul. Suchej (do czasu realizacji bezkolizyjnego przejścia pieszo-rowerowego). W odpowiedzi nakazano uzupełnienie wniosku o wstępną koncepcję przejścia oraz przedłożenie pozytywnej opinii zarządcy infrastruktury kolejowej. Ww. korespondencja została przekazana do ZIM – jednostki odpowiedzialnej za realizację bezkolizyjnego podziemnego przejścia pieszo – rowerowego w rejonie ul. Suchej. Ponadto, dnia 30.07.2024 r. odbyło się spotkanie Zastępcy Prezydenta Miasta, przy udziale przedstawicieli Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK i Wydziału GK, na którym zarządca infrastruktury kolejowej wskazał, że w stanie istniejącym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia może być bardzo problematyczna.

7. Wykup od UBM Development Polska Spółka z o.o. i zagospodarowanie terenów w Borku Fałęckim, sąsiadujących z campingiem „Krakowianka”.



GS: 2 lipca 2025 r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę Nr XVII/419/24 w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa m.in. dla zadania GS/A2.7/25 Pozyskanie terenu Ośrodka Sportu i Rekreacji „Krakowianka” na podstawie której kwota zapłaty w wysokości 23 156 854 zł za zakup terenu została podzielona na dwie raty: pierwsza rata w wysokości 6 000 000 złotych została zabezpieczona na 2025 r., natomiast druga rata w wysokości 17 156 854 zł na 2026 r.

ZZM: W przedmiotowym obszarze Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wnioskował do Wydziału Skarbu Miasta Urzędu Miasta Krakowa o wykup 5 działek w sąsiedztwie Parku Solvay i kompleksu zabudowanego nieczynnym basenem pod powiększenie terenu parku. Część działek położona jest w terenie przeznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Liban” pod tereny zieleni urządzonej parkowej, tereny zieleni urządzonej oraz tereny wód powierzchniowych śródlądowych oraz pozostaje wg opracowania pn. „Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2017–2030”, jako część parku Solvay oraz tereny stanowiące obudowę biologiczną cieków i zbiorników wodnych (zieleń przy Potoku Rzewnym). Pozyskanie działek jest istotne dla lokalnej społeczności i komunikacji pieszej, gdyż na ich terenie wyznaczone są w planie tereny dróg pieszo – rowerowych, stanowiące kluczowy łącznik terenu Parku Miejskiego Solvay z ulicami Żywiecką i Zakopiańską oraz terenami zieleni w obszarze dzielnicy IX Łagiewniki-Borek Fałęcki w tym z terenem lasu na Polanie Żywieckiej i Lasem Borkowskim. Niektóre działki przeznaczone są w planie miejscowym pod tereny sportu i rekreacji. Ocena zasadności ich nabycia pozostaje w gestii Zarządu Infrastruktury Sportowej w Krakowie.

GK: W uchwalonym budżecie miasta na rok 2025 i Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa (WPF) na rok 2025 i lata następne znajduje się zadanie nr GS/A2.7/25 Pozyskanie terenu Ośrodka Sportu i Rekreacji „Krakowianka”, finansowanie w 2025 r. – 6 000 000 zł, w 2026 r. – 17 156 854 zł.

8. Budowa polderu zalewowego na potoku Młynny – Kobierzyński na os. Zdunów, w celu ochrony przed zalaniem zabudowy w dolnym jego odcinku.

ZIW: Na chwilę obecną nie jest ustalone czy Młynny – Kobierzyński jest ciekim naturalnym czy też urządzeniem wodnym. Wody Polskie mają wystąpić do Ministra Infrastruktury o wydanie decyzji ustalającej charakter wody. Wydaje się, że bardziej zasadne byłoby kwalifikowanie Młynnego – Kobierzyńskiego jako ciek naturalny. Jeżeli tak będzie to budowa polderów zalewowych może być planowana w oparciu o szczegółowe zasady przygotowania i realizacji inwestycji przeciw powodziowych. W przypadku urządzenia wodnego niezbędne będzie ustalenie w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego inwestycji celu publicznego. Dopiero wówczas będzie można wywłaszczyć teren potrzebny pod budowę czaszy zbiornika (polderu). Trudno przewidzieć, że przy silnej presji urbanistycznej prywatni właściciele nieruchomości dobrowolnie odsprzedażą potrzebny teren po cenach ustalonych przez właściwego rzeczoznawcę majątkowego.

GK: Trwa obecnie procedura ustalenia charakteru wód potoku/rowu Młynny – Kobierzyński – tzn. czy jest to ciek naturalny, czy urządzenie wodne. Wody Polskie zleciły wykonanie ekspertyzy i planują złożyć latem 2025 r. nowy wniosek do Ministerstwa Infrastruktury w przedmiocie sprawy. Wydział GK nie posiada informacji w zakresie budowy polderu na os. Zdunów na potoku Młynny – Kobierzyński.

9. Budowa sali gimnastycznej przy Szkole Podstawowej nr 56 na ul. Fredry 65.



ZIS: W 2020 roku Zarząd Infrastruktury Sportowej pozyskał decyzję pozwolenia na budowę sali gimnastycznej wraz z zapleczem i zagospodarowaniem terenu przy Szkole Podstawowej nr 56 w Krakowie. Planowane przedsięwzięcie zakłada budowę wielofunkcyjnej hali sportowej z boiskiem o wym. 40x20m z możliwością podziału na 3 sektory i zapleczem sanitarno-szatniowym. Od decyzji odwołanie złożyła sąsiadująca z terenem inwestycji wspólnota mieszkaniowa. Aktualnie postępowanie odwoławcze prowadzone jest przed organami Wojewody Małopolskiego. Termin załatwienia sprawy został przez Wojewodę wyznaczony na 18 lipca 2025 r. Dalsze działania miasta uzależnione będą od rozstrzygnięcia w ww. sprawie.

BP: Teren Szkoły Podstawowej nr 56 objęty jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Fredry Szkoła”, który umożliwia rozbudowę szkoły.

AU: Decyzją nr 1053/6740.1/2024 z dnia 15.11.2024r. udzielono pozwolenia na budowę dla inwestycji pn.: „Budowa sali gimnastycznej wraz z zapleczem i łącznikiem do budynku szkoły podstawowej nr 56, wraz z wewnętrznymi instalacjami (elektryczną, fotowoltaiczną, wod.-kan., cwu, co., gazową, wentylacji mechanicznej i klimatyzacji) infrastrukturą zewnętrzną (rozbudowa instalacji wodociągowej, gazowej, budowa kanalizacji deszczowej, rozbiórka fragmentów instalacji kanalizacji i elektrycznej, przebudowa i rozbudowa instalacji kanalizacji sanitarnej i elektrycznej, przebudowa przyłącza wodociągowego), zagospodarowaniem terenu (przebudowa i rozbudowa układu komunikacji pieszej i kołowej), rozbiórka istniejącej sali gimnastycznej, boiska oraz przebudowa pozostałego fragmentu łącznika i zmiana materiału termoizolacyjnego na fragmencie głównego budynku szkoły-termomodernizacja dz. nr 276/4, obr. 46, j.ew. Podgórze przy ul. Fredry w Krakowie.” Decyzja nie jest ostateczna – strony wniosły odwołanie. Jest to kolejna pozytywna decyzja AU w tym temacie. Od każdej skutecznie odwołują się strony postępowania.

10. Jak miasto może zapewnić bezpieczeństwo ludziom poruszającym się wzdłuż peronu przy ul. Suchej?

ZDMK: Działka 516 obr. 46 jedn. ew. Podgórze posiada klasoużytek „Tk” – tereny kolejowe, a więc zgodnie ze Statutem ZDMK teren ten nie jest zarządzany przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Jednocześnie wykonanie przejścia wymaga przeprowadzenia inwestycji w zakresie wykonania dedykowanego oświetlenia, sygnalizacji świetlnej oraz nawierzchni wraz z pasami medialnymi.

GK: W 2024 r. została przeprowadzona wizja w terenie. Stwierdzono, że dojście do ul. Zakopiańskiej oraz przystanków komunikacji miejskiej peronem kolejowym jest prawidłowo zorganizowane, oświetlenie zamontowane jest w odległościach co ok. 20 m, nie zostały wykazane żadne czynniki i elementy powodujące zagrożenie dla pieszych. Do rozważenia zostaje jedynie kwestia montażu dodatkowej lampy na końcu ul. Suchej (przed wejściem na peron kolejowy) – niezbędna wizja w terenie po zmroku, która zostanie wykonana w najbliższym czasie.

11. Co zrobić z ul. Zakopiańską i głośnymi pojazdami po nich jeżdżącymi, które generują często większy hałas niż pociągi (np. motory bez tłumików)?

ZDMK: W zakresie pojazdów dopuszczonych do ruchu oraz hałasu przez nie generowanych, kwestia ta pozostaje w kompetencjach odpowiednich służb np. policji, ewentualnie stacji kontroli pojazdów. W zakresie zadań inwestycyjnych, ZDMK nie prowadzi obecnie inwestycji drogowej lub związanej z



budową ekranów akustycznych w ciągu ul. Zakopiańskiej. Natomiast ZIM prowadzi m.in. zadanie ZIM/ST1.3/18 Rozbudowa ul. Zakopiańskiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Ważewskiego.

12. Co robi miasto w kwestii dzików na terenie dzielnicy? Sytuacja pogorszyła się w związku z budową ul. Obozowej, przez ich sukcesywne przeganianie.

WS: Problem występowania dzików zarówno w Krakowie jak i większości innych miast w Polsce nie jest rozwiązany, a w świetle braku stosownych ogólnokrajowych regulacji prawnych trudno jest się spodziewać rychłego zażegnania problemu. Należy przypomnieć, że ustawowo w Polsce kompetencje w zakresie zwierzyny łownej, do jakiej zalicza się dzik, pełni Polski Związek Łowiecki, wobec czego ogólnokrajowe kompetencje w zakresie kształtowania struktury i liczebności populacji tego gatunku pełnią tylko i wyłącznie władze łowieckie, które jednocześnie nie znajdują swojej właściwości w miejscach obecnie najliczniejszego bytowania dzików czyli w rejonach zabudowanych miast. Informacje na temat bytowania dzików na bieżąco przekazywane są do Koła Łowieckiego „Podwawelskie” w Krakowie, dzierżawcy obwodu nr 54 z prośbą o podjęcie skutecznych działań zmierzających do redukcji populacji dzika na terenie obwodu objętego dzierżawą przez to Koło. Ponadto w rejonach wyłączonych z obwodu łowieckiego działania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia ze strony dzików podejmuje działające na zlecenie miasta pogotowie ds. dzikich zwierząt. Ww. pogotowie w rejonie ul. Zawilej oraz ul. Kobierzyńskiej zamontowało specjalistyczne odłownie w celu odłowu dzików stanowiących bezpośrednie zagrożenie, poruszających się w przedmiotowej okolicy.

13. Czy jest możliwość rozbudowy budynków SP nr 49? Aktualnie nie jest to zgodne z MPZP oraz wytycznymi konserwatora, a szkoła jest przepełniona.

BP: Teren Szkoły Podstawowej nr 49 objęty jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Borek Fałęcki - Północ”, który określa możliwości inwestycyjne na tym obszarze. Budynek szkoły ujęty jest natomiast w gminnej ewidencji zabytków i zgodnie z projektem planu jego rozbudowa i przebudowa winna odbywać się z uwzględnieniem wymogów przepisów odrębnych z zakresu ochrony zabytków.

AU: Do AU nie wpłynął wniosek w tej sprawie. W przypadku wpływu wniosku organ weryfikuje przedłożoną dokumentację projektową i jej zgodność z przepisami w tym przepisami prawa miejscowego w toku postępowania administracyjnego. Na obecną chwilę organ nie jest w stanie ocenić jakie plany inwestycyjne poweźmie inwestor.

MCOO: Zgodnie z opracowaną w 2022 r. analizą techniczno-prawną dotyczącą możliwości zwiększenia powierzchni Szkoły Podstawowej nr 49 w Krakowie przy ul. Montwiłła-Mireckiego 29, rozbudowa istniejącego budynku ww. jednostki oświatowej jest możliwa wyłącznie po zmianie zapisów obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Borek Fałęcki-Północ” dla terenu zabudowy usługowej z zakresu oświaty, oznaczonego na rysunku planu symbolem Uo.1 – Uo.2 w zakresie:

- zmniejszenia minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy
- zmniejszenia maksymalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej
- zwiększenia maksymalnej wysokości zabudowy



- zmianę dopuszczalnych nachyleń połaci dachowych

oraz wymaga wycinki drzew kolidujących z inwestycją oraz likwidacją wszystkich urządzeń sportowych pod jej realizację, w tym boisk i bieżni.

W celu określenia wartości tych zmian w tym samym roku została opracowana koncepcja architektoniczno-urbanistyczna uwzględniająca uwarunkowania, które nie dało się zdefiniować na etapie ww. analizy. Podczas spotkania na „ławce dialogu” PMK zobowiązał dyrektora SP nr 49 do uzgodnienia z Wydziałem Planowania Przestrzennego UMK realizacji inwestycji w zgodności z mpzp „Borek Fałęcki-Północ”.

Ponadto, budynek SP nr 49 ujęty jest w gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków oraz objęty jest ochroną w zapisach MPZP „Borek Fałęcki-Północ”. Przy ewentualnej jego rozbudowie wymagana jest zgoda Miejskiego Konserwatora Zabytków na podstawie przedłożonej dokumentacji projektowej, przy opracowywaniu, której należy zastosować się do jego wytycznych w zakresie m.in. niedopuszczenia nadbudowy istniejącego obiektu oraz zastosowania dachu wielospadowego o identycznym koncie nachylenia i pokryciu jak dach zabytkowego budynku, co ma również istotny wpływ na sposób zagospodarowania terenu działki w kontekście wytycznych określonych w mpzp „Borek Fałęcki-Północ”.

14. Ul. Falowa, budynek przylegający do boiska - mieszkańcy skarżą się na hałas w związku z uprawianym sportem. W jaki sposób można zminimalizować hałas dobiegający z boisk?

WS: Zgodnie z art.2 ust.2a ustawy Prawo ochrony środowiska przepisów ustawy nie stosuje się w zakresie hałasu powstającego w związku z powszechnym korzystaniem ze środowiska. Powszechne korzystanie ze środowiska przysługuje z mocy ustawy każdemu i obejmuje korzystanie ze środowiska, bez użycia instalacji, w celu zaspokojenia potrzeb osobistych oraz gospodarstwa domowego, w tym wypoczynku oraz uprawiania sportu (art.4 POŚ). Zgodnie z projektem rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (którego celem jest doprecyzowanie ww. kwestii) dopuszczalne wartości hałasu nie mają zastosowania do powszechnego korzystania ze środowiska, w tym boisk, kortów, bieżni, skateparków, przeznaczonych do aktywności sportowej o charakterze szkolnym lub rekreacyjnym, w zakresie tej aktywności. W związku z powyższym brak jest podstaw prawnych do podjęcia działań przez organy ochrony środowiska. Stanowisko w tej sprawie powinien zająć zarządzający obiektami.

15. Dlaczego temat budowy przeprawy tymczasowej przy okazji remontu mostu Grunwaldzkiego został poruszony tak późno (styczeń bieżącego roku)?

ZDMK: ZDMK zlecając wykonanie projektu remontu mostu założył prowadzenie remontu w systemie półówkowym, czyli z wyłączeniem jezdni po jednej stronie. W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej okazało się, że pierwotne założenia nie są możliwe do zrealizowania i remont będzie konieczny do przeprowadzenia przy całkowitym wyłączeniu obiektu z ruchu tramwajowego i kołowego. W momencie powzięcia powyższej wiedzy, Prezydent Miasta Krakowa skierował pismo do Ministra Obrony Narodowej z prośbą o pomoc w budowie przeprawy tymczasowej. Jednakże po przeprowadzonej wizji w terenie oraz późniejszych analizach formalno – kosztowych okazało się, że



koszty budowy, utrzymania i demontażu mostu tymczasowego stanowiłyby połowę kosztów remontu mostu, a uzyskanie formalnych zgód na budowę mostu tymczasowego przekroczyłoby założony termin rozpoczęcia remontu mostu Grunwaldzkiego.

16. Przy ul. Obozowej realizowane są nowe inwestycje deweloperskie. Deweloper Stravia ma realizować na zasadzie zastępstwa inwestycyjnego budowę drogi 18 KKD. Jej budowa jest prawdopodobnie niezgodna z planem (brak połączenia z ul. Zdunów). Co można z tym zrobić?

BP: Obszar objęty jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Kobierzyńska”, w którym wyznaczono teren drogi dojazdowej (KDD.18). Zgodnie z planem miejscowym droga ta ma łączyć się z ul. 8 Pułku Ułanów będącą obecnie w realizacji.

ZDMK: 21 lutego 2025 r. została zawarta umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr: 89/U/ZDMK/2025 ze Spółką Spravia Dobre Strony Sp. z o.o. oraz Atal SA. Planowana droga KDD.18 zgodnie z obowiązującym MPZP obszaru Kobierzyńska nie jest przewidziana jako publiczne połączenie drogowe pomiędzy ul. 8 Pułku Ułanów i ul. Zdunów, natomiast będzie umożliwiała alternatywną obsługę komunikacyjną istniejącej zabudowy wielorodzinnej w kierunku ul. 8 Pułku Ułanów, m.in. z terenów oznaczonych w w/w mpzp symbolami MW.17 i MW.18. Połączenie drogi publicznej KDD.18 z drogą KDW.2 (ul. Zdunów) będzie funkcjonowało zgodnie z istniejącym przebiegiem oraz stanem technicznym poprzez projektowany zjazd z drogi publicznej KDD.18 na drogę wewnętrzną zgodnie z zakresem umowy. Dodatkowo wykonanie trasy zgodnie z MPZP znacznie pogorszyłoby warunki widoczności i BRD przy włączeniu do ul. Zdunów. Biorąc powyższe pod uwagę projektant zdecydował się utrzymać aktualny przebieg połączenia KDD.18 z drogą KDW.2 (ul. Zdunów).

AU: ZRID nie musi być zgodny z MPZP – na tym polega procedura na podstawie spec ustawy. Każdorazowo dostęp komunikacyjny do inwestycji w toku postępowania administracyjnego badany jest w oparciu o uzgodnienie ZDMK.

17. Czy ul. Zdunów i ul. Obozowa zostanie połączona z parkiem poprzez tereny kompleksu sportowego?

ZZM: W ramach 12. edycji budżetu obywatelskiego został złożony projekt „Łącznik osiedli Zdunów i Obozowej z ulicą Żywiecką”, którego zakres obejmuje wybudowanie utwardzonej ścieżki w terenie leśnym pomiędzy os. Zdunów a ul. Żywiecką. Projekt został pozytywnie zweryfikowany przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy infrastruktury pieszej, umożliwi bezpośrednie połączenie komunikacyjne między os. Zdunów a ul. Żywiecką, skracając trasę prowadzącą do przystanków komunikacji miejskiej, szkoły i przedszkola czy marketów. Od os. Zdunów ścieżka zaczynałaby się przy bloku 18F i prowadziła terenami leśnymi w kierunku południowym, wzdłuż zachodniej i południowo-zachodniej części ogrodzenia stadionu KS „Borek” do ulicy Żywieckiej. Z uwagi na brak zgody klubu KS „Borek” zakres projektu nie obejmuje terenów sportowych będących w zarządzie Zarządu Infrastruktury Sportowej w Krakowie. O realizacji ww. projektu zdecydują mieszkańcy podczas głosowania, które zgodnie z harmonogramem budżetu obywatelskiego odbędzie się w terminie 19 września – 3 października 2025 r.



18. Na Starym Borku parkują samochody na wąskich drogach i chodnikach, przez co trudno jest przejechać. Straż miejska nie reaguje. Co można z tym zrobić?

ZIS: W 2025 roku został złożony w BO projekt utworzenia ścieżki wzdłuż ogrodzenia klubu (poza terenem KS Borek). Projekt opiniowany przez ZZM.

ZDMK: Jak ustalono, wszelkie kwestie związane z problematyką parkowania na Starym Borku, mieszkańcy mogą zgłaszać do Rady Dzielnic IX, która to po wstępnej analizie prześle propozycję zmian organizacji ruchu do odpowiedniej jednostki tj. do Wydziału GK UMK lub do ZDMK.

19. Czy można wprowadzić osobną segregację dla odpadów tekstylnych, tak, aby nie trzeba było ich wywozić na Nowohucką?

MPO: W Krakowie osobna segregacja dla odpadów tekstyliów i odzieży funkcjonuje już od kilku lat, natomiast od 1 stycznia 2025 r. wszystkie gminy w Polsce powinny zapewniać przyjmowanie odpadów tekstyliów i odzieży. W Gminie Miejskiej Kraków oprócz ustawowej możliwości pozbywania się przez mieszkańców odzieży i tekstyliów w Punktach Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych mieszczących się przy ul. Nowohuckiej 1D „Lamusownia” oraz przy ul. Krzemienieckiej 40 wdrożone zostały przez Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania Spółka z o.o. w Krakowie dodatkowe, alternatywne rozwiązania, takie jak:

- możliwość oddania zniszczonych, nienadających się do dalszego użytkowania tekstyliów (zapakowanych do worków i szczelnie zawiązanych) w ramach odbioru odpadów wielkogabarytowych. Sugeruje się, aby odpady odzieży i tekstyliów odbierane w ramach programu odbioru wielkogabarytowych były wystawiane w dniu odbioru (przed odbiorem)
- możliwość odbioru tekstyliów bezpośrednio od mieszkańców, w ramach programu funkcjonującego od grudnia 2015 roku pn.: „100 proc. korzyści”, który umożliwia każdemu mieszkańcowi Krakowa listowne, e-mailowe, telefoniczne czy też poprzez formularz zgłoszeniowy dokonanie zgłoszenia potrzeby odebrania bezpośrednio z miejsca zamieszkania, w uzgodnionym i dogodnym dla niego terminie – zbędnej odzieży używanej. Program odbioru i zagospodarowania tekstyliów „100 proc. korzyści” jest realizowany wspólnie z Polskim Czerwonym Krzyżem. Pracownicy PCK segregują tekstylia i odzież, a następnie przekazują je potrzebującym osobom.

Szczegółowe zasady pozbywania się tekstyliów i odzieży są ogólnodostępne na [stronie internetowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Spółka z o.o. w Krakowie](#).

GK: Od 1 stycznia 2025 r. wprowadzony został obowiązek przyjmowania odpadów tekstylnych i odzieży przez Punkty Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych (PSZOK). Każdy mieszkaniec Krakowa może bezpłatnie oddać zużyte tekstylia oraz odzież – zarówno nadającą się do dalszego użytku, jak i zniszczoną – do jednego z dwóch Punktów PSZOK tj.: „Lamusownia” – ul. Nowohucka 1D lub „Barycz” – ul. Krzemieniecka 40. Od 2015 r. funkcjonuje również program pn. „100 proc. korzyści”, umożliwiający bezpłatny odbiór zbędnej odzieży używanej bezpośrednio z miejsca zamieszkania mieszkańca – w dogodnym i uzgodnionym wcześniej terminie. Informacje w tym zakresie można odszukać na stronach internetowych.



Mieszkańcy Krakowa mają również możliwość pozbycia się zniszczonych lub nienadających się do ponownego użycia tekstyliów w ramach funkcjonującego na terenie miasta systemu odbioru odpadów wielkogabarytowych. Tekstylia powinny być zapakowane w worki i szczelnie zawiązane, odpady te należy wystawić zgodnie z harmonogramem odbioru odpadów wielkogabarytowych obowiązującym dla danego rejonu, a termin odbioru można sprawdzić na stronie internetowej Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o. w Krakowie. Kontenery na odzież używaną, zlokalizowane na terenie Gminy Miejskiej Kraków, nie stanowią własności gminy – należą do prywatnych podmiotów. Gmina nie ponosi odpowiedzialności za stan techniczny kontenerów, ich estetykę ani częstotliwość ich opróżniania. Wszelkie uwagi dotyczące takich kontenerów należy kierować bezpośrednio do właścicieli urządzeń, których dane kontaktowe powinny być umieszczone na kontenerach. Jeżeli natomiast kontenery znajdują się na działce prywatnej, zgłoszenie można przekazać do właściwego oddziału Straży Miejskiej Miasta Krakowa.

20. Dlaczego SCT nie obejmuje wyłączeniem samochodów historycznych, a wyłącza samochody zabytkowe?

ZTP: Zwolnienie z zakazu wjazdu do strefy czystego transportu jedynie dla pojazdów zabytkowych, a nie dla wszystkich pojazdów historycznych, jest przemyślanym rozwiązaniem. Pojazdy historyczne (min. 25-letnie lub nawet ponad 40-letnie) są dość często eksploatowane, niektóre nawet codziennie i ze względu na rok produkcji emitują znaczne ilości zanieczyszczeń. Natomiast pojazdy zabytkowe, czyli pojazdy wpisane do rejestru zabytków, są dużo rzadziej używane – najczęściej eksploatowane są tylko okazjonalnie. Ograniczenie zwolnienia jedynie do pojazdów zabytkowych to wyjście naprzeciw pasjonatom klasycznej motoryzacji, zachowując jednocześnie cel, dla którego tworzona jest SCT – ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu w Krakowie.

21. W punktach sprzedaży brakuje papierowych biletów komunikacji miejskiej. Co robi z tym miasto?

ZTP: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie posiada ofertę dla hurtowników przygotowaną w oparciu o obowiązującą uchwałę nr XXI/231/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. [1]. W ramach zawieranych umów dokonujemy sprzedaży biletów do kasowania dla firm prywatnych prowadzących działalność gospodarczą w celach dalszej odsprzedaży biletów KMK dla pasażerów. Niemniej decyzja ostateczna co do podjęcia ww. współpracy należy do samych właścicieli prowadzących działalność. Zachęcamy do kontaktu wszystkie zainteresowane strony.

22. Czas świecenia światła zielonego na przejściu dla pieszych Brożka - Borsucza. Czy można to wyregulować?

ZDMK: Propozycje zmiany dotyczące przedmiotowej sygnalizacji świetlnej są obecnie analizowane w Wydziale GK UMK.

GK: Długość sygnału zielonego na przejściu dla pieszych przez ul. Brożka przy skrzyżowaniu ulic Brożka i Borsuczej wynosi 10 sekund oraz każdorazowo 4 sekundy sygnału zielonego migającego, który traktowany jest jako sygnał zezwalający na wejście na przejście dla pieszych – czyli gdy pieszy wejdzie na przejście na powyższym sygnale może bezpiecznie dojść na sygnale czerwonym do końca



przejścia dla pieszych. Są to tzw. czasy bezpieczeństwa między strumieniami kolizyjnymi, które każdorazowo uwzględniane są podczas projektowania programu sygnalizacji świetlnej. Czas trwania sygnału zielonego określa się na podstawie długości przejścia dla pieszych i prędkości pieszego, dlatego w tej lokalizacji nie planuje się wprowadzania zmian w zakresie pracy sygnalizacji świetlnej. Natomiast w ramach planowanej inwestycji pn. „Rozbudowa ul. Brożka w Krakowie w zakresie budowy dodatkowego pasa ruchu do skrętu w lewo w ul. Borsuczą wraz z rozbiórką i budową sieci uzbrojenia” planowana jest dobudowa wyspy dzielącej na przejściu dla pieszych przez ul. Brożka. Realizatorem będzie Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

23. Jakie są najnowsze ustalenia w sprawie S7?

GK: Przedstawiciele Krakowa oraz gmin Świątniki Górne, Siepraw i Mogilany, we wspólnym, uzgodnionym w połowie czerwca tego roku stanowisku wobec planów budowy S7 do Myślenic podkreślili, że „budowa nowego przebiegu drogi ekspresowej przez gęsto zabudowane tereny, o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, jest nie do przyjęcia. Alternatywą, którą jako samorządy jednogłośnie popieramy, jest modernizacja istniejącej drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej”. Natomiast zgodnie z doniesieniami medialnymi, planowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na koniec czerwca publikacja potencjalnych przebiegów drogi ekspresowej S7, została odsunięta w czasie.

24. Czy można zrobić wiaty przystankowe dla przystanków na trasie linii autobusów 151 („Kościuszkowców 06”, „Polana Żywiecka 02”, „Łuczyńskiego 02”, „Żywiecka 02”, „Rynek Fałęcki 01”)?

ZTP: Po przeanalizowaniu wskazanych propozycji informujemy, iż z uwagi na wąskie perony można na nich rozważać jedynie wiaty typu wspornikowego. Jednakże nawet przy tego typu konstrukcjach w trzech przypadkach („Rynek Fałęcki 01”, „Łuczyńskiego 02” oraz „Polana Żywiecka 02”) wymagane jest dodatkowe poszerzenie peronów, a tego typu prace znajdują się w kompetencji Zarządu Dróg Miasta Krakowa, który powinien rozważyć ewentualne możliwości w tym zakresie przy uwzględnieniu własności sąsiednich działek. Osobną kwestią jest brak w ZTP tego typu wiat dedykowanych na tak wąskie lokalizacje. Ewentualny montaż mógłby być rozważany po przekazaniu Jednostce odpowiednich środków na zakup wiat wąskich i wspornikowych.

ZDMK: Na chwilę obecną, ZDMK nie uzgadniał lokalizacji wiat przystankowych we wskazanych lokalizacjach. Lokalizacje i konstrukcje wiat winny posiadać akceptację ZTP. Dodać należy, że w opinii ZDMK bez przebudowy obecnego układu drogowego (ul. Żywiecka, ul. Kościuszkowców), którym porusza się ta linia autobusowa montaż wiat przystankowych jest niemożliwy, ponieważ ograniczyłby skrajnie istniejących chodników.

25. Łącznik ul. Fredry z rondem Przyjaźni Polsko-Węgierskiej - w drodze są dziury. Czy tymczasowo nie można wysypać tucznia i ubić go?

ZDMK: Została opracowana dokumentacja oraz uzyskano ostateczną decyzję ZRID dla rozbudowy tej drogi. Do czasu realizacji ww. inwestycji, wypełnienie ubytków kruszywem lub destruktem asfaltowym jest technicznie i finansowo nieuzasadnione.



Wykaz użytych skrótów:

- AU – Wydział Architektury i Urbanistyki
 - BP – Wydział Planowania Przestrzennego
 - GK – Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
 - GS – Wydział Skarbu Miasta
 - MCOO – Miejskie Centrum Obsługi Oświaty
 - MPZP – Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
 - PINB – Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego
 - PMK – Prezydent Miasta Krakowa
 - SA – Wydział Spraw Administracyjnych
 - WS – Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
 - ZDMK – Zarząd Dróg Miasta Krakowa
 - ZIM – Zarząd Inwestycji Miejskich
 - ZIS – Zarząd Infrastruktury Sportowej
 - ZIW – Zarząd Infrastruktury Wodnej
 - ZRID – Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej
 - ZZM – Zarząd Zieleni Miejskiej
-