



## „Ławka dialogu” na Wzgórzach Krzesławickich - pytania i odpowiedzi

2025-03-24

**29 października 2024 r. odbyło się otwarte spotkanie prezydenta Aleksandra Miszalskiego z mieszkańcami Wzgórz Krzesławickich.**

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:

(Odpowiedź pojawi się po kliknięciu na wybrane pytanie)

#### **1. Prośba o reorganizację transportu zbiorowego do Wzgórz Krzesławickich. Mieszkańcy proszą albo o odstąpienie od likwidacji linii 701 albo o uruchomienie przystanku „Darwina” dla otwieranej linii tramwajowej?**

**ZTP:** Funkcjonowanie linii 701 zostało utrzymane. Uruchomienie przystanków tramwajowych przy ul. Darwina powinno nastąpić w ciągu kilku tygodni, gdy tylko wykonawca zakończy prace w tym rejonie.

#### **2. Brak chodników i oświetlenia, zła jakość drogi ul. Kocmyrzowskiej.**

**IR:** Ulica Kocmyrzowska objęta jest planami rozbudowy. W związku z tym zadaniem z ramienia Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK wydane zostały stosowne opinie pismami: IR-04.7211.60.2021, IR-04.7211.5.2021, IR-04.7211.83.2021.

#### **ZDMK: Wskazany obszar jest objęty zadaniami:**

- Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej – odcinek od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta Krakowa (ZIM/ST7.4/06)
- Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej – odcinek od węzła Grębałów (S7) do rejonu ul. Bukszpanowej (realizowane na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad).

W związku z planowaną rozbudową ulicy Kocmyrzowskiej Zarząd Dróg Miasta Krakowa realizuje



tylko doraźne remonty częściowe nawierzchni. W październiku tego roku ZDMK odtworzył pobocze na odcinku od ul. Grębałowskiej do ul. Freege'go.

Ponadto, na ul. Kocmyrzowskiej zawarte są umowy o realizację inwestycji drogowej nr: 395/ZIKiT/2014 z 9 września 2014 r., 21/ZIKiT/2015 z 19 stycznia 2015 r. i 37 ZIKiT/2018 z 9 stycznia 2018 r., obejmujące przebudowy i rozbudowy zjazdów z ul. Kocmyrzowskiej na teren inwestycji niedrogowej oraz rozbudowę ul. Kocmyrzowskiej poprzez wykonanie pasa wyłączenia. Na dzień sporządzenia informacji tj. 12 listopada 2024 r. nie wydano terenu w związku z realizacją wyżej wymienionych umów.

**ZIM:** ZIM jest realizatorem zadania pn. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej”, którego celem jest przede wszystkim poprawa funkcjonowania układu komunikacyjnego tej ulicy przez przekształcenie jej w nowoczesną i bezpieczną drogę, przystosowaną do rosnących potrzeb mieszkańców i użytkowników. Inwestycja zapewni poprawę płynności ruchu, jak również możliwie najbardziej zmaksymalizuje bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, rowerowego i pieszego. W ramach tego zadania przewidziano rozbudowę wyżej wymienionej ulicy do przekroju dwujezdniowego po dwa pasy ruchu w każdym kierunku wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym m.in. obustronnymi chodnikami, ścieżkami rowerowymi, oświetleniem, przystankami komunikacji zbiorowej wraz z zatokami, odwodnieniem drogi oraz skoordynowaną sygnalizacją świetlną zawierającą urządzenia sygnalizacyjne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Przedmiotowa inwestycja realizowana jest w podziale na odcinki.

Na odcinku od węzła drogowego z drogą ekspresową S7 do rejonu ul. Bukszpanowej o długości ok. 1 km, trwa aktualnie realizacja robót budowlanych z planowanym terminem ich zakończenia do końca 2025 r. Z kolei na odcinku od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta trwa opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Planowany termin uzyskania decyzji ZRID to II kwartał 2025 r. We wrześniu br. ZIM złożył wniosek o zabezpieczenie środków finansowych na dalszą realizację zadania w przyszłorocznej edycji Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2025–2028. W przedłożonym Radnym Miasta Krakowa projekcie Wieloletniej Prognozy Finansowej środki finansowe na realizację robót budowlanych nie zostały uwzględnione.

### **3. Od ul. Luborzyckiej do granic miasta nie ma chodników.**

**IR:** Dla ulicy Luborzyckiej wydana została opinia dla przebudowy drogi: IR-04.7211.120.2020.

**ZDMK:** Wskazany obszar jest objęty zadaniem ZIM/ST7.4/06 tj. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej – odcinek od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta Krakowa”. Przekrój drogi oraz szerokość działki uniemożliwia wykonanie chodnika w ramach bieżącego utrzymania przez ZDMK.



Konieczna jest inwestycja wraz z wykupem prywatnych działek i budową kanalizacji opadowej.

**ZIM:** Wskazany odcinek (tj. od ul. Luborzyckiej do granic miasta) znajduje się w zakresie realizowanego przez ZIM zadania pn. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej” na odcinku od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta, gdzie trwa opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). W ramach tego zadania przewidziano rozbudowę ulicy Kocmyrzowskiej do przekroju dwujezdniowego po dwa pasy ruchu w każdym kierunku wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym m.in. obustronnymi chodnikami. Planowany termin uzyskania decyzji ZRID to II kwartał 2025 roku. We wrześniu br. ZIM złożył wniosek o zabezpieczenie środków finansowych na dalszą realizację zadania w przyszłorocznej edycji Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2025–2028. W przedłożonym Radnym Miasta Krakowa projekcie Wieloletniej Prognozy Finansowej, środki finansowe na realizację robót budowlanych nie zostały uwzględnione.

#### **4. Na ul. Niebylej prośba o realizację kanalizacji deszczowej w ramach realizacji inwestycji drogowej. Kiedy te cztery bloki, które pozbawione są jeszcze kanalizacji, zostaną do niej podłączone?**

**AU:** Trzykrotnie zarządca drogi występował z wnioskiem o wydanie decyzji ZRID dla rozbudowy ul. Niebylej wraz z budową kanalizacji opadowej i przebudową sieci kanalizacji sanitarnej – raz w 2016 i dwa razy w 2018 r. – wszystkie wnioski pozostawiono bez rozpoznania z powodu nieusunięcia braków formalnych wniosków.

30 października 2023 r. wydana została decyzja nr 54/6740.9/2023 o pozwoleniu na przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej w ul. Niebylej na dz. nr 497/5, 498, 446/1, 443/2 obr. 3 jedn. ewid. Nowa Huta.

19 maja 2021 r. Salwator sp. z o.o. zgłosiła zamiar budowy sieci kanalizacji sanitarnej w ul. Niebylej w Krakowie, na działkach ewid. nr 518/1, 513/8, obręb 3, jedn. ewid. Nowa Huta. Organ nie wniósł sprzeciwu.

W rejonie ulicy Niebylej w Krakowie zostały wydane pozwolenia na budowę dla zabudowy wielorodzinnej realizowanej m.in. w czterech etapach.

1. Decyzja Prezydenta Miasta Krakowa nr 2009/10 z 15 września 2010 r. pozwolenia na budowę dla inwestycji: „I etap inwestycji obejmujący budowę budynku mieszkalnego wielorodzinnego z garażem podziemnym (oz. Bud. A) z wewnętrznymi instalacjami prądu, wody, kanalizacji, c.o., i wentylacji mechanicznej, portiernia, śmietnik oraz wewn. układem komunikacyjnym (drogi, chodniki, parkingi), odwodnienie terenu wraz ze zjazdem przy ul. Niebylej w Krakowie w ramach zamierzenia budowlanego zespołu czterech budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami podziemnymi w piwnicach i obsługa komunikacyjną”. Znak: AU-01-3-EWL.73531-145/10 na wniosek „Salwator” Sp.



z o.o., ul. Bratysławska 1a, 31-358 Kraków. Pozwolenie wydane na podstawie decyzji WZ nr AU-2/7331/2028/05. Dokumentacja postępowania zniszczona w pożarze Archiwum UMK.

2. Decyzja Prezydenta Miasta Krakowa nr 849/6740.1/20217 z 22 maja 2017 r. pozwolenia na budowę dla inwestycji: „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z garażem podziemnym obejmującego Budynek C wraz z wewnętrznymi instalacjami prądu, wody, kanalizacji, c.o., i wentylacji mechanicznej, śmietnik oraz drogi wewnętrzne, chodniki, parkingi na dz. nr 518/4, 518/10, 518/11, 518/12, 518/13, 518/17 obr. 3 Nowa Huta przy ul. Niebyłej w Krakowie”. Znak: AU-01-3.6740.1.436.2017.MBF na wniosek Salwator Sp. z o.o. Spółki komandytowe, ul. Koło Strzelnicy 5, 30-219 Kraków. Pozwolenie wydane na podstawie warunków MPZP „Kantorowicka - Niebyła”. Dokumentacja postępowania zniszczona w pożarze Archiwum UMK.
3. Decyzja Prezydenta Miasta Krakowa nr 946/6740.1/20219 z 24 maja 2019 r. pozwolenia na budowę dla inwestycji: „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w części parteru i garażem podziemnym z wewnętrznymi instalacjami: prądu, wody, kan. sanitarnej i opadowej c.o., wentylacji mechanicznej i wewnętrznymi instalacjami na zewnątrz budynku: kan., sanitarnej, deszczowej, oświetlenia terenu oraz śmietnik, wewnętrznej drogi, chodniki, parkingi, jako czwarty etap inwestycji (budynek D) na dz. nr 518/16, obr. 3 Nowa Huta w Krakowie”.

Zgodnie z dostępną przez AU dokumentacją projektową przedmiotowego postępowania ZDMK pismem z 4 grudnia 2018 r., znak: IW.460.3.1138.2018, w trybie art. 35 ust. 3 ustawy o drogach publicznych w zw. z 33 ust. 2 pkt 1 Prawa budowlanego, uzgodnił możliwość włączenia do drogi ruchu drogowego ww. zamierzenia inwestycyjnego z poniższymi warunkami:

- dojazd do terenu planowanej inwestycji zapewni droga publiczna, jaką jest ul. Kantorowicka poprzez przeznaczoną do rozbudowy ul. Niebyłą oraz przeznaczoną do budowy drogę oznaczoną symbolem KDD.8 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kantorowicka-Niebyła” (na warunkach umowy nr 819/A/ZIKIT/2008 z 19 grudnia 2008 roku, zmienionej aneksem nr 1 z 14 sierpnia 2009 r., aneksem nr 2 z 21 sierpnia 2014 r., aneksem nr 3 z 19 grudnia 2018 r. oraz aneksem nr 4 z 28 listopada 2018 r. oraz poprzez projektowany zjazd na teren inwestycji
- realizacja układu drogowego objętego zakresem wniosku objęta jest postępowaniem nr AU-01-3.6740.4.22.2018 o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej
- zrealizowanie i oddanie do użytkowania inwestycji drogowej musi nastąpić w terminach zgodnych z zapisami umowy zmienionej późniejszymi aneksami
- zagospodarowanie terenu zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kantorowicka-Niebyła”
- inwestor we własnym zakresie, poza pasami drogowymi dróg publicznych, winien zapewnić miejsca postojowe dla prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kantorowicka-Niebyła”.

Budynek mieszkalny wielorodzinny w zatwierdzonym projekcie budowlanym połączono z drogą publiczną poprzez projektowany zjazd na projektowaną wewnętrzną drogę osiedlową oznaczoną



symbolem KDD.8 w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kantorowicka-Niebyła” (na warunkach umowy nr 819/A/ZIKIT/2008 z 19 grudnia 2008 r., zmienionej aneksem nr 1 z 14 sierpnia 2009 r., aneksem nr 2 z 21 sierpnia 2014 r., aneksem nr 3 z 19 grudnia 2018 r. oraz aneksem nr 4 z 28 listopada 2018 r. Do projektu budowlanego inwestor przedłożył uzgodniony w ZDMK pismem z 15 kwietnia 2019 r., znak: ZDMK.IV.461.1.1133.2018(3), rysunek zagospodarowania terenu dla inwestycji pn.: „Rozbudowa ulicy Niebyłej wraz z budową drogi gminnej KDD8, kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego i przebudową sieci: elektrycznej średniego i niskiego napięcia, wodociągu i kanalizacji sanitarnej”.

Uzgodnienie projektu branży drogowej przyszłej drogi publicznej (decyzja ZRID) jest uznawane za wystarczające do wystąpienia o wydanie decyzji pozwolenia na budowę dla obiektów kubaturowych. W takim przypadku inwestor jest związany umową na realizację drogi publicznej podpisaną z ZDMK.

**KEGW:** Na terenie działki nr 518/1 NH-3 jest zrealizowana kanalizacja deszczowa, która nie posiada odbiornika. Przedmiotowa kanalizacja nie była realizowana przez KEGW i nie pozostaje w zarządzie jednostki.

**ZDMK:** W Budżecie Miasta Krakowa na 2024 r. ujęte zostało finansowanie dla zadania pn. „Budowa ul. Niebyłej – dokumentacja projektowa” w zakresie opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji administracyjnej w 2024 r. Jednakże z uwagi na znaczny zakres zadania – ok. 450 m oraz planowany tryb postępowania – nie było możliwe w ciągu jednego roku wykonanie zakresu rzeczowego polegającego na: przygotowaniu materiałów, ogłoszeniu zamówienia publicznego, podpisaniu umowy na opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskaniu wszystkich wymaganych uzgodnień, opinii, opracowaniu materiałów i złożeniu wniosku i uzyskanie ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Mając na uwadze uzasadniony charakter inwestycji ZDMK wystąpił z wnioskiem o zabezpieczenie pełnego finansowego dla zadania o skorygowanej nazwie, tj. „Rozbudowa ul. Niebyłej” na lata 2025–2027 w zakresie opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania ostatecznej decyzji administracyjnej w latach 2025–2026 oraz realizacji prac w terenie w 2027 r.

Ponadto, przy ul. Niebyłej zawarta jest umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr 819A/ZIKIT/2008 z 19 grudnia 2008 r. zmieniona aneksem nr 1 z 14 sierpnia 2009 r., aneksem nr 2 z 21 sierpnia 2014 r., porozumieniem nr 93/ZIKIT/2016 z 16 grudnia 2016 r., porozumieniem nr 7/ZIKIT/2017 z 26 stycznia 2017 r., aneksem nr 3 z 13 kwietnia 2018 r. oraz aneksem nr 4 z 28 listopada 2018 r. Zgodnie z wyżej wymienioną umową inwestor tj. Grupa Deweloperska SMS sp. z o.o. w celu zapewnienia należytej obsługi komunikacyjnej Inwestycji niedrogowej tj. zespołowi czterech budynków wielorodzinnych z garażami podziemnymi na działkach nr 513/1, 513/2, 513/3, 513/4 i 513/5 przy ul. Niebyłej obr. 3 Nowa Huta realizowanemu w IV etapach był zobowiązany m.in. do:

- rozbudowy i przebudowy drogi wraz z kanalizacją opadową ul. Niebyłej i KDD8 (wg MPZP „Kantorowicka-Niebyła”) o wskazanych parametrach od skrzyżowania z ul. Kantorowicką do zjazdu na teren Inwestycji niedrogowej w zakresie niezbędnym do korzystania z



- inwestycji nie drogowej (ID 1)
- budowy utwardzenia w ul. Kantorowickiej we wskazanym w umowie zakresie i parametrach (ID 3)

W toku analizy sprawy ustalono, że faktycznym realizatorem tej Inwestycji nie drogowej, na którego zostały wydane pozwolenia na budowę dla etapu I-IV (budynki a-D) oraz pozwolenia na użytkowanie od etapu I do III (budynki A-C) jest Salwator sp. z o.o. spółka komandytowa – zwana dalej SKK (pozostająca w powiązaniach kapitałowych i organizacyjnych z Grupą Deweloperską SMS), do której zostało skierowane pismo, w którym wskazano na zasadność przystąpienia tego podmiotu do Umowy nr: 819 A/ZIKiT/2008 na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych jednakże podmiot ten odmówił przystąpienia do Umowy. We wrześniu 2023 r. SKK wystąpił o możliwość realizacji sieci kanalizacyjnej na wskazanym odcinku w ul. Niebylej i procedowania przez SKK zgłoszenia rozpoczęcia robót budowlanych na podstawie pełnomocnictwa Prezydenta Miasta Krakowa, jednakże ostatecznie stosowny projekt pełnomocnictwa został sporządzony na osoby fizyczne wskazane przez Grupę Deweloperską SMS sp. z o.o. jako stroną umowy – projekty pełnomocnictw dotyczyły postępowania przed Wydziałem Architektury i Urbanistyki UM Krakowa w sprawie wydania i odbioru decyzji o pozwoleniu na budowę lub dokonania zgłoszenia wykonania i odbioru robót budowlanych w oparciu o zaświadczenie o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu, w drodze decyzji, wobec zgłoszenia zamiaru wykonania robót budowlanych.

Zgodnie z informacjami z WMK przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej została zrealizowana w 2023 roku. W związku z niewykonaniem przez inwestora, tj. Grupę Deweloperską SMS, inwestycji drogowych wskazanych w Umowie nr 819A/ZIKiT/2008 tj. ID 1 i ID 3:

- w zakresie ID 3 – przeciwko Grupie Deweloperskiej SMS sp. z.o.o został skierowany pozew do sądu o zapłatę kwoty 330 000 zł tytułem kary za niewykonanie tej inwestycji, w której został wydany nakaz zapłaty, a następnie kurator ustanowiony dla niedziałających organów wniósł sprzeciw – sprawa jest w toku
- w zakresie ID 1 – sprawa o zapłatę kary umownej za niewykonanie w wysokości 1 790 000 zł przeciwko Grupie Deweloperskiej SMS sp. z.o.o jest na etapie gromadzenia dokumentów i zostanie wniesiona do sądu do końca listopada br.

Na dzień sporządzenia informacji, tj. 12 listopada 2024 r. nie został złożony do akceptacji ZDMK harmonogram robót wskazujący termin realizacji inwestycji drogowej wynikającej z wyżej wymienionej umowy.

**5. Ulice Irzykowskiego i Pankiewicza. Prośba o przebudowę drogi wraz z budową sieci wodociągowej i kanalizacji. Będzie zgoda wszystkich mieszkańców na przeprowadzenia instalacji na ich działkach do szerokości 7,5 m.**



**WMK:** Sieć wodociągowa i sieć kanalizacji sanitarnej w ul. Irzykowskiego zostały zaprojektowane w dostosowaniu do projektowanej rozbudowy układu drogowego, planowanej do realizacji w ramach inwestycji WMK SA po roku 2025, w koordynacji z inwestycją drogową ZDMK.

WMK SA posiadają dokumentację projektową dla budowy sieci kanalizacji sanitarnej DN 250 mm w ul. Pankiewicza i Irzykowskiego wraz ze zgłoszeniem zamiaru budowy. Dla sieci wodociągowej wzdłuż ul. Irzykowskiego kompletowana jest dokumentacja projektowa z uwagi na brak prawa do dysponowania terenem na cele budowlane dla trzech działek, co warunkuje uzyskanie pozwolenia na budowę.

**IR:** Ul. Irzykowskiego – wydana została opinia dla rozbudowy ulicy: IR-04.7211.176.2021.

Ul. Pankiewicza – wydana opinia dla przebudowy fragmentu ulicy przy skrzyżowaniu z ul. Glinik pismem IR-01.7211.176.2021.

**ZDMK:** 1 czerwca 2021 r. Gmina Miejska Kraków reprezentowana przez ZDMK zawarła umowę nr 620/ZDMK/2021 z firmą Projektanci Sp. z o.o. dla zadania pn.: „Modernizacja ul. Irzykowskiego – opracowanie dokumentacji projektowej”. Zakres obejmował rozbudowę ul. Irzykowskiego na odcinku od ul. Godebskiego do ul. Pankiewicza (długość ok. 300 m) wraz z budową kanalizacji opadowej w ul. Pankiewicza do wylotu do rowu przy tej ulicy (długość ok. 400 m).

31 lipca 2023 r. miało miejsce spotkanie w terenie prezydenta z mieszkańcami ul. Irzykowskiego przy udziale przedstawicieli Rady Dzielnicy, projektanta, przedstawicieli jednostek miejskich. Przedstawiciele mieszkańców zawnieśli m.in. o zawężenie rozbudowy ulicy. Prezydent przychylił się do tego postulatu. Prace te wiązały się z koniecznością wycofania złożonego wniosku o wydanie decyzji i rozpoczęcia procedury projektowej w ramach nowej umowy.

21 sierpnia 2023 r. została wydana decyzja ZRiD nr 28/6740.4/2023. Z uwagi na odwołania stron postępowania od tej decyzji, 7 września 2023 r. akta sprawy zostały przekazane z Wydziału Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Krakowa do Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie w celu rozpatrzenia. 26 stycznia 2024 r. pozostała odpisana zgoda prezydenta na wycofanie wniosku z MUW z uwagi na opór społeczny. 6 lutego 2024 r. wysłano pismo do MUW wycofujące wniosek o ZRiD. 28 lutego 2024 r. wpłynęła decyzja MUW znak: WI-VI.7821.1.38.2023.MP uchylająca zaskarżoną decyzję i umarzająca postępowanie. 3 lipca 2024 r. zawarto porozumienie nr 127/P/ZDMK/2024, rozwiązujące umowę za porozumieniem stron. Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie posiada ostatecznej decyzji zezwalającej na realizację inwestycji w terenie – na podstawie powyższej dokumentacji.

Na spotkaniu z mieszkańcami Wzgórz Krzesławickich „Spotkajmy się na ławce dialogu” ZDMK zaproponował wykonanie w ramach bieżącego utrzymania dróg, nakładki asfaltowej na ul. Irzykowskiego. Propozycja została jednak zakwestionowana przez mieszkańców w przypadku, jeśli nie będzie ona obejmowała budowy sieci wodociągowej i kanalizacyjnej przez Wodociągi Miasta Krakowa.



## **6. Ul. Kalwińska - dlaczego wcześniej nie sprawdzono, że nie ma zgód na ul. Orłowskiego? Teraz to wstrzymuje realizację instalacji wodnych.**

**WMK:** Ul. Kalwińska: Dla zakresu ulic Orłowskiego, Kalwińskiej, Braci Polskich, Zaradnej, Soczyny, została opracowana koncepcja sieci wodociągowej obszarów wschodnich miasta Krakowa. Sieci te projektowane są zgodnie z ustaleniami tej koncepcji.

Zaprojektowanie i uzyskanie pozwolenia na budowę dla sieci wodociągowej w ul. Kalwińskiej będzie możliwe dopiero po uzyskaniu prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane w zakresie sieci wodociągowej w ul. Orłowskiego, która stanowi element budowy nowej strefy zasilania w wodę pitną opartej o hydrofornię w ul. Godebskiego.

Ul. Orłowskiego: WMK SA dla hydroforni „Godebskiego” posiada dokumentację projektową wraz z pozwoleniem na budowę. W 2023 r. została zatwierdzona dokumentacja projektowa dla sieci wodociągowej w ul. Godebskiego, Łucznanowickiej i Orłowskiego (odcinek sieci wodociągowej DN 150 o długości 565 mb, który zostanie podłączony do rurociągu tłoczego hydroforni „Godebskiego”).

W szlaku drogowym ul. Orłowskiego, noszącej wówczas oznaczenie ewidencyjne działki nr 210/3 obr. 14 Nowa Huta, została zaprojektowana trasa sieci o długości 405 mb. Analiza stanu prawnego i geodezyjnego wyżej wymienionej działki wykazała, że jej stan prawny jest nieuregulowany, co uniemożliwiało rozpoczęcie procedury uzyskiwania zgód. W pierwszej kolejności należało dokonać tzw. podziału prawno-geodezyjnego. W marcu 2024 r. zakończono prace geodezyjne – wyodrębniono 16 nieruchomości o różnym składzie właścicielskim, co pozwoliło WMK SA na podjęcie działań związanych m.in. z ustaleniem właścicieli tych działek. Aktualnie prowadzone są postępowania zmierzające do pozyskania skutecznego prawa do terenu w zakresie wszystkich 16 nieruchomości, tj. gromadzone są dokumenty celem złożenia wniosków o ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym w trybie art. 124a w zw. z art. 124 ustawy o gospodarce nieruchomościami.

## **7. Brakuje oświetlenia na ul. Kocmyrzowskiej.**

**ZDMK:** Na ul. Kocmyrzowskiej brak jest oświetlenia na odcinku około 1500 m i na takim odcinku należy zaplanować około 51 lamp oświetleniowych. Na chwilę obecną Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie posiada środków finansowych na niniejsze zadanie.





Koszt dokumentacji projektowej dla takiego zadania to około 90 000 zł – 100 000 zł brutto, koszt robót budowlanych około 1 000 000 zł brutto.

Podkreślenia wymaga fakt, że aktualnie ZIM prowadzi na tym obszarze zadanie: „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej – odcinek od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta Krakowa”, które jest na etapie dokumentacji projektowej.

**ZIM:** W zakresie ul. Kocmyrzowskiej odpowiedź analogicznie jak w pytaniu nr 2.

**8. W Krakowie jest bardzo twarda woda - 30 jednostek. Dla ludzi jest ona możliwa do spożycia, ale dla sprzętów - nieodpowiednia. Czy da się coś z tym zrobić?**

**WMK:** Według klasyfikacji twardości wody, jest to woda średnio twarda. Zawiera 314 mg/l CaCO<sub>3</sub> co stanowi około 63% dopuszczalnej wartości. Jakość wody w krakowskiej sieci wodociągowej jest systematycznie monitorowana, a wyniki badań potwierdzają spełnienie wymagań jakościowych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia z 7 grudnia 2017 r. (Dz. U. 2017, Poz. 2294) oraz Dyrektywie Unii Europejskiej nr 98/83/EEC z 3 listopada 1998 r., w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz.U. L 330 z 5 grudnia 1998 r., s. 32 z późn. zm.). Oznacza to, że woda w krakowskich kranach spełnia wyżej wymienione wymagania.

**9. W okolicy tylko podstawowa opieka zdrowotna. Nie ma szerszego zakresu usług medycznych. Czy da się coś z tym zrobić?**

Zadanie pozostaje poza właściwością Gminy Miejskiej Kraków.

**10. Co z drogą od ul. Makuszyńskiego do węzła Grębatów?**

**IR:** Ul. Makuszyńskiego – do wydziału nie wpłynęły żadne materiały do opiniowania.



**ZDMK:** Przy założeniu, że pytanie dotyczy ul. Kocmyrzowskiej na odcinku od ul. Makuszyńskiego do węzła Grębałów, informujemy, że zadanie: „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej – odcinek od rejonu ul. Bulwarowej do węzła Grębałów (S7)” prowadzi ZIM.

**ZIM:** ZIM jako realizator zadania pn. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej” dwukrotnie ogłosił postępowania przetargowe na opracowanie koncepcji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (DUŚ) dla odcinka od ulicy Bulwarowej do styku z drogą ekspresową S7. Z uwagi na fakt, że ceny najkorzystniejszych ofert przewyższały kwotę, którą zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, postępowania zostały unieważnione, co nastąpiło odpowiednio 15 września 2021 r. i 10 czerwca 2022 r. Z uwagi na sąsiedztwo wyżej wymienionej inwestycji miejskiej z obszarem inwestycji realizowanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie pn. „Kontynuacja projektowania i budowa drogi ekspresowej S7 od granicy województwa świętokrzyskiego do Krakowa, odcinek: węzeł Widoma (bez węzła) – Kraków (z włączeniem do węzła Nowa Huta)”, należy również uwzględnić trwające tam roboty budowlane wpływające znacząco na rozwiązania układu komunikacyjnego w rejonie węzła Grębałów. Po ukończeniu budowy drogi ekspresowej S7 możliwa będzie zmiana kategorii ul. Kocmyrzowskiej z drogi wojewódzkiej na powiatową na odcinku od ul. gen. Andersa do S7, co umożliwi zaprojektowanie rozbudowy tego odcinka ul. Kocmyrzowskiej jako drogi o klasie niższej niż główna, co z kolei da większe możliwości przy projektowaniu. We wrześniu 2024 r. ZIM złożył wniosek o zabezpieczenie środków finansowych na dalszą realizację zadania w przyszłorocznej edycji Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2025–2028. W przedłożonym Radnym Miasta Krakowie projekcie WPF środki finansowe zostały zabezpieczone. Jeżeli na etapie uchwalania tego dokumentu nie nastąpią zmiany, w 2025 roku ponownie zostanie ogłoszone zamówienie publiczne na wykonanie ww. dokumentacji dla przedmiotowego odcinka.

Jednocześnie należy wskazać, że opracowanie koncepcji dla odcinka od skrzyżowania z ul. Bulwarową do styku z drogą ekspresową S7 jest pierwszym etapem realizacji zadania. W kolejnych fazach niezbędne będzie opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji zezwalających na realizację inwestycji (ZRID/PnB), a następnie dopiero będą mogły zostać wykonane roboty budowlane.

## **11. Kiedy ul. Kantorowicka zostanie podłączona do realizacji?**

**IR:** Ul. Kantorowicka – wydano opinię dla budowy chodnika: IR-04.7211.286.2020.

**ZDMK:** Dla zadania z Programu Budowy Chodników pn.: „Budowa chodnika w ul. Kantorowickiej od ul. Gustawa Morcinka do mostu przy ul. Zakole” została uzyskana decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, od której wpłynęło odwołanie. Z uwagi na to, że wyżej wymienionej decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności planowane jest ogłoszenie przetargu na realizację robót budowlanych. Wykonanie prac w terenie planowane



jest w latach 2025–2027.

**ZIM:** Rejon skrzyżowania ul. Kantorowickiej z ul. Kocmyrzowską znajduje się w zakresie jednego z odcinków zadania pn. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej” powierzonego do realizacji ZIM tj. odcinka od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta. W ramach tej inwestycji przewidziano m.in. przebudowę tego skrzyżowania oraz przebudowę odcinka ul. Kantorowickiej o długości 46 m w kierunku północno zachodnim i 59 m w kierunku południowo wschodnim wraz z dowiązaniem do istniejącej infrastruktury. Po rozbudowie ul. Kocmyrzowskiej omawiane skrzyżowanie będzie czterowlotowe, skanalizowane, wyposażone m.in. w odpowiednie oznakowanie poziome, sygnalizację świetlną i oświetlenie. Na każdym wlocie skrzyżowania przewidziano przejścia dla pieszych o szerokości 4.00 m oraz przejazdy rowerowe o szerokości 3.00 m. Aktualnie dla przedmiotowego odcinka trwa opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Planowany termin uzyskania decyzji ZRID to II kwartał 2025 roku. We wrześniu br. ZIM złożył wniosek o zabezpieczenie środków finansowych na dalszą realizację zadania w przyszłorocznej edycji Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2025–2028. W przedłożonym Radnym Miasta Krakowie projekcie Wieloletniej Prognozy Finansowej, środki finansowe na realizację robót budowlanych nie zostały uwzględnione.

Pozostała część ul. Kantorowickiej znajduje się poza zakresem zadań realizowanych aktualnie przez ZIM, dlatego właściwym do zajęcia stanowiska jest Zarząd Dróg Miasta Krakowa jako zarządca tej drogi.

## **12. Prośba o stworzenie nowego przystanku na ul. Lubockiej, aby dzieci jadące do SP nr 78 mogły dojeżdżać wygodnie do szkoły.**

**IR:** Ul. Lubocka – brak opinii dotyczącej przystanków, brak wskazania dokładnej lokalizacji.

**ZDMK:** Kwestią lokalizacji i ustawienia przystanków komunikacji miejskiej zajmuje się ZTP. Należy doprecyzować wniosek o wskazanie lokalizacji dodatkowego przystanku komunikacji miejskiej na ul. Lubockiej (szkoła nr 78 znajduje się przy ul. Jaskrowej 5).

Obecnie na ul. Lubockiej znajdują się cztery obustronne przystanki autobusowe w odległości co około: 700, 700 i 500 m. ZDMK informuje, że celem budowy zatok dla przystanków autobusowych konieczne będzie opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem stosownej decyzji administracyjnej oraz wykonanie robót budowlanych. Szacunkowy koszt opracowania dokumentacji projektowej to około 150 000 – 200 000 zł, szacunkowy koszt budowy to około 3 000 000 zł.

**ZTP:** ZTP widzi możliwość lokalizacji dodatkowego przystanku na ul. Lubockiej, w połowie odcinka pomiędzy istniejącymi przystankami „Lubocza Trafo” i „Wadowska”. Jednak ze względu



na brak chodników i poprowadzone wzdłuż drogi rowy odwadniające, przed wyznaczeniem przystanków niezbędne jest przeprowadzenie działań inwestycyjnych mających na celu wykonanie peronów przystankowych i przygotowanie miejsca do bezpiecznego oczekiwania i wymiany pasażerów.

**13. Dawny przystanek „Kraków Nowa Huta Północ” - mieszkańcy os. Węgrzynowice proszą o poprowadzenie tam tras pociągów aglomeracyjnych na zasadzie przystanku „na żądanie” (działa to w innych województwach w kraju).**

**GK:** W opinii wydziału obecny stan techniczny przystanku osobowego „Kraków Nowa Huta Północ” uniemożliwia jego wykorzystywanie w regularnym ruchu pasażerskim. Za zarządzanie i rozwój linii kolejowych (w tym modernizację istniejących przystanków) odpowiadają PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Natomiast decyzje związane z uruchomieniem przystanku kolejowego i jego funkcjonowaniem jako „na żądanie” należą do organizatora ruchu kolejowego, którym jest Samorząd Województwa Małopolskiego. W związku z tym Gmina Miejska Kraków wystąpi do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie. Po uzyskaniu odpowiedzi zostanie ona przekazana do wiadomości mieszkańcom.

**14. Prośba o przystanek tramwajowy i autobusowy na al. Solidarności.**

**IR:** Al. Solidarności – jest procedowany przystanek przy skrzyżowaniu z ul. Bulwarową, opinia wydana pismem: IR-01-2.7211.213.2024.

**ZDMK:** Kwestią lokalizacji i ustawienia przystanków komunikacji miejskiej zajmuje się ZTP. Należy doprecyzować wniosek o wskazanie lokalizacji dodatkowego przystanku MPK na al. Solidarności. W chwili obecnej na al. Solidarności znajduje się pięć przystanków autobusowych oraz trzy tramwajowe (co 1 km).

Na al. Solidarności realizowana jest obecnie naprawa główna torowiska polegająca na wymianie nawierzchni i podbudowy w istniejącym układzie. Jednocześnie nadmieniamy, że uruchomiono procedurę zabudowy przystanków tramwajowych w rejonie skrzyżowania al. Solidarności z ulicą Bulwarową. Kwestie ewentualnych przystanków autobusowych nie mieszczą się w zakresie tych prac, które obejmują wyłącznie torowisko tramwajowe.



Informujemy, że celem budowy zatok dla przystanków autobusowych konieczne będzie opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem stosownej decyzji administracyjnej oraz wykonanie robót budowlanych. Szacunkowy koszt opracowania dokumentacji projektowej to około 150 000–200 000 zł, szacunkowy koszt budowy to około 3 000 000 zł.

**ZTP:** W kwestii przystanku na al. Solidarności w rejonie ul. Wańkowicza informujemy, że powstał tymczasowy przystanek autobusowy „Łempickiego”. W ramach prowadzonego aktualnie remontu torowiska tramwajowego ZDMK planuje powstanie pary przystanków tramwajowych na skrzyżowaniu z ul. Bulwarową.

#### **15. Czy jest możliwe obniżenie czynszu za lokale komunalne, aby można było otworzyć sklep w pustym lokalu usługowym (ul. Wadowska, osiedle komunalne)?**

**ZBK:** Przy ul. Wadowskiej brak jest lokali pozostających w zarządzie/administrowanych przez Zarząd Budynek Komunalnych.

#### **16. Na słupach znajduje się bardzo dużo kabli elektrycznych, przez co jest ryzyko ich zerwania w czasie silnej wichury. Kto za to odpowiada?**

**ZZM:** Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie od 2018 r. przystępując do realizacji przedmiotowego zadania oraz dążąc do zapewnienia komunikacji z sąsiadującym Zalewem Nowohuckim, podjął rozmowy z ArcelorMittal Poland SA, właścicielem kładki pieszej nad rzeką Dłubnią, która obecnie stanowi jedyny bezpośredni szlak komunikacyjny pomiędzy tymi terenami. Początkowo ZZM otrzymał prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane. Jednak ze względu na brak możliwości podpisania umowy użyczenia z ArcelorMittal Poland SA na etapie budowy przedmiotowa kładka nie została wyremontowana.

Dodatkowo informujemy, że od 1 grudnia 2022 r. ZZM w Krakowie prowadzi dalsze rozmowy dotyczące możliwości podpisania umowy użyczenia części nieruchomości gruntowej obejmującej działkę nr 351/1 oraz działkę nr 414 obręb 44-Nowa Huta, będącej w użytkowaniu wieczystym ArcelorMittal Poland SA wraz z kładką technologiczną nad rzeką Dłubnią, które umożliwią remont kładki.

W ślad za powyższym ZZM pismem z 1 marca 2023 r., a kolejno z 19 maja 2023 r. oraz 9 lipca



2024 r. zwrócił się do ArcelorMittal Poland SA z prośbą o poinformowanie czy w tym stanie rzeczy spółka widzi szansę na prowadzenie dalszych rozmów zmierzających do pozytywnego rozwiązania tej sytuacji oraz ewentualne wyznaczenie terminu spotkania, podczas którego możliwe będzie wypracowanie optymalnych dla obu stron rozwiązań. Do dziś pisma pozostają bez odpowiedzi.

Informujemy, iż w przypadku wypracowania optymalnych rozwiązań oraz możliwości zawarcia umowy dzierżawy z ArcelorMittal Poland SA oraz zabezpieczenia niezbędnych środków w Budżecie Miasta Krakowa przedmiotowa kładka zostanie wyremontowana oraz udostępniona mieszkańcom.

ZZM na etapie realizacji robót budowlanych dla przedmiotowego zadania został zobowiązany przez Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków do zastosowania ogrodzenia drzew sędziwych rosnących w parku poprzez umieszczenie wokół nich ściętych konarów drzew, z tego względu konary nie mogą zostać usunięte. Dodatkowo informujemy, że w porozumieniu z przyrodnikami podjęto także decyzję o utworzeniu w części parku stref biocenotycznych, celem umożliwienia rozwoju rodzimych gatunków na przedmiotowym terenie. W pozostałej części parku zostały utworzone rabaty bylinowe, które podlegają pielęgnacji w ramach bieżącego utrzymania.

**17. Os. Wadów, na ul. Blokowej korki. Jak można je rozładować? Może budowa rogatek albo przekierowanie ruchu na ul. Burzową? Na ul. Blokowej ma powstać tunel pod torami, co niesie ryzyko dodatkowego dociążenia ruchu.**

**IR:** Utrudnienia z przejazdem ul. Blokową wynikają z dużego natężenia ruchu pociągów, co powoduje chwilowe ograniczenia w przejeździe przez przejazd kolejowy (zamknięte szlabany, brak przejazdu). Sterowanie ruchem na tym przejeździe pozostaje w zakresie PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

**ZDMK:** Zaproponowana przez ZDMK zmiana kategorii przejazdu z A na B w opinii PKP, choć skraca czasy zamknięcia rogatek, to po doświadczeniach na przejeździe przez ulicę Balicką w okolicy Międzynarodowego Portu Lotniczego, gdzie taki przejazd funkcjonuje pokazuje, że skutek jest dokładnie odwrotny. Jest to spowodowane bardzo dużą kolizyjnością takiego przejazdu. Główną przyczyną są sami kierowcy, którzy notorycznie wymuszają przejazd przez tory kolejowe już po włączeniu czerwonego sygnalizatora. Powstałe szkody w postaci uszkodzenia rogatek generują jeszcze większe korki z uwagi na konieczność zamknięcia tego przejazdu do czasu przyjazdu odpowiednich służb PKP.

Z posiadanych informacji wynika, że GK zlecił koncepcje bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej w ciągu ul. Blokowej w ramach zadania GK/ST12.1/18 „Koncepcje programowo-przestrzenne rozwoju systemu transportu w rejonie Luboczy”. Ponadto zadanie: „Przebudowa ul. Blokowej” znajduje się na listach rankingowych do wprowadzenia do budżetu miasta na 2025



r. i WPF na lata kolejne.

Do czasu realizacji bezkolizyjnego przejazdu przez ulicę Blokowa ZDMK planuje udrożnienie alternatywnej drogi ulicą Burzową – pod wiaduktem PKP – działkami ArcelorMittal Poland i wyjazd na ulicę Mrozową.

W przypadku wprowadzenia przejazdu ul. Burzową i otrzymaniu z IR projektu organizacji ruchu zostanie on niezwłocznie wdrożony w terenie przez ZDMK, natomiast w przypadku konieczności oznakowania terenów wewnętrznych prace również zostaną wykonane.

**ZIM:** W 2023 roku na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków została opracowana koncepcja węzła przesiadkowego Lubocza. W ramach tego opracowania przewidziano budowę tunelu drogowego pod układem torowym w ciągu ul. Blokowej. Kolejnym krokiem do realizacji inwestycji jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ). 14 czerwca 2024 r. GK ogłosił przetarg na przygotowanie niezbędnych materiałów na potrzeby złożenia wniosku oraz uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „Budowa węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”, jednakże z uwagi na brak ofert w postępowaniu, zostało ono unieważnione 11 lipca 2024 r. W bieżącym roku GK planuje wznowienie postępowania przetargowego, a uzyskanie decyzji DUŚ w 2025 roku. Zgodnie z podjętymi ustaleniami za dalszą realizację zadania w zakresie opracowania dokumentacji projektowej oraz realizacji robót budowlanych z ramienia GMK będzie odpowiadać ZIM.

## **18. Remont dworku w Wadowie - czy środki (14 mln zł) na przyszły rok będą zabezpieczone?**

**ZZM:** W obecnej chwili nie ma zabezpieczonych środków w budżecie Krakowa i Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa na rok 2025.

## **19. Czy jest możliwość budowy ekologicznego osiedla kontenerowego dla osób w kryzysie bezdomności?**

**ML:** Zgodnie z obowiązującymi przepisami GMK ma obowiązek udostępniania lokali mieszkaniowych spełniających rygorystyczne wymogi i kryteria, zarówno pod względem technicznym, jak i użytkowym. Regulacje te są jednolite dla wszystkich budynków mieszkalnych, niezależnie od zastosowanej technologii. Niestety zaproponowane rozwiązania



kontenerowe nie spełniają obecnych wymogów, zwłaszcza w zakresie izolacyjności cieplnej, co oznacza konieczność kosztownych modyfikacji.

W ostatnich latach rozważano możliwość wykorzystania technologii kontenerowej jako sposobu na szybkie zwiększenie dostępności mieszkań dla osób w trudnej sytuacji życiowej. Analiza tego rozwiązania ujawniła zarówno jego zalety, jak i liczne ograniczenia.

Do zalet zaliczyć należy szybkość realizacji – budynki kontenerowe mogą być oddane do użytkowania znacznie szybciej niż budynki tradycyjne, co jest istotne w sytuacjach wymagających pilnych działań. Dodatkowo mogą być wykorzystane jako tymczasowe schronienie, mieszkania wspomagane lub noclegownie. Jednakże rozwiązanie to ma liczne ograniczenia, do których zaliczyć należy:

- Wysokie koszty realizacji – analiza oferty jednej z firmy z 2022 roku wykazała, że koszt budowy kompleksu kontenerowego wynosił ok. 2 500 000 zł netto (ok. 7 900 zł/m<sup>2</sup> brutto). Aktualne szacunki wskazują, że koszty te mogą przekraczać 10 000 zł/m<sup>2</sup> brutto.
- Niedostosowanie do wymogów technicznych – budynki kontenerowe nie spełniają obowiązujących norm dotyczących izolacji termicznej i energooszczędności, co oznacza konieczność kosztownych modyfikacji, takich jak docieplenie ścian i dachów czy wymiana stolarki okiennej.
- Wysokie koszty eksploatacji – zastosowanie ogrzewania elektrycznego, słaba izolacja termiczna i ograniczona trwałość budynków generują wysokie koszty użytkowania.
- Ograniczony komfort użytkowania – umieszczenie sanitariatów poza częścią mieszkalną oraz mała powierzchnia użytkowa negatywnie wpływają na jakość życia mieszkańców.
- Niższa trwałość i odporność na wandalizm – budynki modułowe są mniej trwałe niż budynki tradycyjne i bardziej podatne na akty wandalizmu.

Pomimo potencjalnych korzyści takich jak szybkość realizacji, zastosowanie technologii kontenerowej w GMK wymagałoby znacznych nakładów finansowych i organizacyjnych. Wyzwania te obejmują kwestie dostosowania do obowiązujących przepisów budowlanych, co wiąże się z kosztownymi inwestycjami, zapewnienia finansowania na pokrycie wysokich kosztów budowy i eksploatacji a także problemy związane z komfortem użytkowania i trwałością budynków.

Wnioski wskazują, że budynki kontenerowe mogą być rozważane jako tymczasowe rozwiązanie, ale ich opłacalność i efektywność w dłuższym okresie są wątpliwe. Alternatywnym podejściem może być inwestowanie w tradycyjne budownictwo lub inne formy budownictwa modułowego, które są trwalsze i lepiej przystosowane do długoterminowych potrzeb.

Technologia kontenerowa stanowi szybkie, ale kosztowne i problematyczne rozwiązanie w kontekście pomocy mieszkaniowej dla osób bezdomnych w Krakowie. Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy i ograniczenia techniczne, bardziej zrównoważone alternatywy, takie jak modernizacja istniejących zasobów mieszkaniowych GMK, mogą okazać się bardziej efektywne i trwałe.

GMK realizuje swoją politykę mieszkaniową zgodnie z jednolitymi kryteriami określonymi w Uchwale nr XXX/794/19 Rady Miasta Krakowa z 5 grudnia 2019 r. w sprawie zasad





wynajmowania lokali wchodzących w skład zasobu mieszkaniowego gminy oraz tymczasowych pomieszczeń (Dz. Urz. Woj. Małop. z 14 marca 2024 r. poz. 1923). Przepisy te obejmują także osoby w kryzysie bezdomności, które mogą ubiegać się o pomoc mieszkaniową na ogólnych zasadach.

Ponadto, uchwała przewiduje możliwość użyczenia lub wynajęcia lokali o powierzchni użytkowej przekraczającej 80 m<sup>2</sup> na prowadzenie mieszkań chronionych, wspomaganych, placówek opiekuńczo-wychowawczych bądź realizację innych zadań własnych gminy. Lokale takie mogą być udostępniane jednostkom organizacyjnym GMK lub podmiotom prowadzącym działalność pożytku publicznego zgodnie z ich statutowymi celami. Przekazanie lokali w użyczenie należy do Wydziału Mieszkalnictwa, natomiast ich przystosowanie do użytku, w tym adaptacja i remont, spoczywa na użytkowniku (np. stowarzyszeniach czy Miejskim Ośrodku Pomocy Społecznej).

## **20. Komunikacja miejska pod szpital okulistyczny i pętle Zakole (rejon Zesławic) - teraz kursują tam małe autobusy i często mają duże opóźnienia. Czy byłaby możliwość poprawienia tej sytuacji?**

**ZTP:** Pod Szpital Okulistyczny oraz do pętli „Zakole” kursują małe autobusy, ponieważ tylko one są w stanie tam zawrócić. Dodatkowo w rejonie szpitala parkujące pojazdy bardzo mocno ograniczają dostępną szerokość jezdni. Z tego względu trudne jest skierowanie tam pojazdów o większych gabarytach, a mniejsze pojazdy bardzo często mają problem z przejazdem z powodu nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów. Obecnie odnotowujemy na linii nr 422 opóźnienia, jak również braki realizacji kursów. Spowodowane są one utrudnieniami w ruchu, w szczególności w rejonie ul. Kocmyrzowskiej. Na trasie tej linii prowadzone są następujące inwestycje: budowa Północnej Obwodnicy Krakowa – drogi ekspresowej S7 oraz przebudowa ul. Kocmyrzowskiej.

## **21. Szkoła podstawowa w Wadowie i przedszkole w Wadowie - jest możliwość ich powiększenia? Dzieci się nie mieszczą.**

**MCOO:** Siedziba Samorządowego Przedszkola nr 63 przy ul. Zagościniec 1 na os. Wadów zlokalizowana jest na działce nr 231/5 obręb NH-16 jednostka ewidencyjna Nowa Huta o powierzchni ok. 0,18 ha, zabudowanej budynkiem tej jednostki oświatowej o powierzchni zabudowy ok. 319 m<sup>2</sup> wraz z placem zabaw oraz zielenią towarzyszącą. Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu oraz wielkość i kształt nieruchomości (mała i wąska



działka) rozbudowa obiektu w tym miejscu jest ograniczona.

Siedziba Szkoły Podstawowa nr 78 przy ul. Jaskrowej 5 (os. Wadów) zlokalizowana jest na działkach nr 118/1 oraz 119/1 obręb NH-16 jednostka ewidencyjna Nowa Huta o powierzchni ok. 2,49 ha, zabudowanych:

- budynkiem tej jednostki oświatowej
- kompleksem sportowo-rekreacyjnym, składającym się z boiska piłkarskiego ze sztuczną trawą, wielofunkcyjnego boiska do koszykówki i siatkówki o nawierzchni poliuretanowej i zaplecza szatniowo-sanitarnego, zrealizowanym w ramach programu „Moje Boisko – Orlik 2012”
- placem zabaw
- zewnętrzną siłownią plenerową, zrealizowaną w ramach budżetu obywatelskiego.

W celu określenia możliwości rozbudowy szkoły na wyżej wymienionej nieruchomości należałoby zlecić opracowanie koncepcji inwestycji, uwzględniającej m.in.:

- założenia funkcjonalno-użytkowe – maksymalną liczbę użytkowników (uczniów, pracowników), liczbę i przeznaczenie pomieszczeń itd.
- dopuszczalną wielkość (powierzchnię, kubaturę) nowego budynku, zlokalizowanego w sposób niekolidujący z istniejącym obiektem, np. w zakresie zacienienia okien
- założenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Wadów – Węgrzynowice” (uchwała nr CXV/1552/10 Rady Miasta Krakowa z 3 listopada 2010 r.)
- istniejący i przewidywany sposób zagospodarowania terenu, możliwa konieczność rozbiorczy zewnętrznego infrastruktury sportowo-rekreacyjnej i jej odtworzenie w innej części działki.

Jednocześnie informujemy, że w sąsiedztwie Samorządowego Przedszkola nr 63 i Szkoły Podstawowa nr 78 przy ul. Jaskrowej 5 znajduje się niezabudowana działka nr 93/1 obręb NH-16 jednostka ewidencyjna Nowa Huta o powierzchni 0,39 ha, która stanowi własność GMK. Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Wadów – Węgrzynowice” jest ona objęta terenem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej i może być przeznaczona na cele oświatowe, jeżeli będzie taka konieczność.

Ponadto obie wymienione jednostki oświatowe posiadają dodatkowe oddziały funkcjonujące przy ul. Łuczanowickiej 2 i 2a (os. Lubocza). Na części przedmiotowej nieruchomości ZIM będzie realizował budowę żłobka (w uzgodnieniu z Radą i Zarządem Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie mimo negatywnego stanowiska MCOO co do lokalizacji go w tym miejscu), współfinansowanego w ramach rządowego programu Maluch+ na lata 2022–2029 ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

W przypadku rozbudowy Samorządowego Przedszkola nr 63 i Szkoły Podstawowej nr 78 na wymienionych działkach należałoby zlikwidować infrastrukturę sportową (boisko, bieżnię i rozbieg ze skocznią do skoku w dal o sztucznych nawierzchniach) oraz plac zabaw z bezpieczną nawierzchnią (zrealizowany w ramach budżetu obywatelskiego) wybudowany w 2022 r. Ponadto nowe i istniejące obiekty nie będą mogły być ze sobą połączone.



GMK realizuje wiele zadań inwestycyjnych w zakresie oświaty i dostrzega konieczność dalszej poprawy infrastruktury przedszkolnej i szkolnej. Mimo że nie wszystkie oczekiwane przez mieszkańców inwestycje mogą być zrealizowane natychmiast, miasto dokłada wszelkich starań, aby w miarę możliwości finansowych odpowiadać na zgłaszane potrzeby.

## **22. Gdzie będą umieszczane nowe zbiorniki retencyjne i jak będą ustalane ceny wykupu terenów pod nie?**

**KEGW:** W opracowanych koncepcjach odwodnienia i modelowaniu hydrodynamicznym wskazano konieczność budowy 26 zbiorników retencyjnych na terenie Dzielnicy XVII, przy czym jako priorytet wskazano do budowy sześć zbiorników retencyjnych. Wykaz zbiorników wraz z lokalizacjami planowanych do realizacji został przesłany do Rady Dzielnicy XVII. W obowiązującej Wieloletniej Prognozie Finansowej są zabezpieczone środki finansowe na kontynuację budowy zbiorników retencyjnych przy ul. Burzowej na działce nr 163/2 obręb NH-12 i na działce nr 162 obręb NH-12, przy ul. Folwarcznej na działce nr 320/1, 320/2 NH-11 oraz na opracowanie dokumentacji projektowej na budowę zbiornika retencyjnego przy ul. Łuczanowickiej na działkach nr 257/1, 257/2 NH-12.

Ceny wykupów nieruchomości będą ustalane w oparciu o sporządzoną przez rzeczoznawcę majątkowego inwentaryzację nieruchomości zawierającą opis składników roślinnych i budowlanych oraz operatu szacunkowego wartości nieruchomości.

**ZDMK:** W ramach zadania pn. „Rozbudowa ul. Łuczanowickiej – opracowanie dokumentacji projektowej w ramach zadania programu modernizacji dróg” projektowany jest zbiornik retencyjny. W chwili obecnej dokumentacja projektowa jest na etapie opiniowania przez KEGW. Stanowisko w sprawie planów budowy zbiorników retencyjnych oraz wykupów terenów pod te zbiorniki winna zająć jednostka KEGW.

**ZIM:** W celu prawidłowego odwodnienia rozbudowy układu komunikacyjnego obejmującego drogę wojewódzką nr 776 w Krakowie w ramach realizowanego przez ZIM zadania pn. „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej” przewidziano dwa zbiorniki retencyjne. Jeden ze zbiorników zlokalizowany jest w rejonie skrzyżowania ulicy Kocmyrzowskiej i Poległych w Krzesławicach, tj. na odcinku od węzła drogowego z drogą ekspresową S7 do rejonu ul. Bukszpanowej, gdzie aktualnie trwa realizacja robót budowlanych z planowanym terminem ich zakończenia do końca 2025 r. Z kolei drugi zbiornik jest przewidziany w rejonie projektowanego skrzyżowania ul. Kocmyrzowskiej z ul. Styczną, po północno-zachodniej stronie ul. Kocmyrzowskiej, tj. na odcinku od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta, gdzie trwa opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Wskazane zbiorniki retencyjne znajdują się w zakresie inwestycji drogowej, która jest realizowana w trybie przepisów ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach



przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (specustawa drogowa), która reguluje również kwestie odszkodowań za nieruchomości przejęte pod budowę drogi. Tym samym wartość odszkodowania będzie ustalana w oparciu o wyceny uprawnionych rzeczoznawców majątkowych, zgodnie z procedurami przewidzianymi w specustawie drogowej.

### **23. Wysypisko przy kopalni iłów w Zesławicach - co dalej będzie z tym terenem?**

**MPO:** Przedmiotowe odpady znajdują się na terenach prywatnych w związku z czym ich porządkowanie wykracza poza zakres działań spółki. Fakt zalegania odpadów i konieczności zobligowania zarządców terenów został zgłoszony do Wydziału Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa pismem MPO z 23 lutego 2024 r. Pismem z 17 kwietnia 2024 r. Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa poinformował MPO, że zgodnie z zawiadomieniem z 14 listopada 2023 r., znak: WS-06.6236.662.2023.KŚ, zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania nakazu usunięcia odpadów składowanych w rejonie działki nr 226 obr. NH-3, położonej w Krakowie w pobliżu ul. Sandora Petőfiiego.

**AU:** Teren po dawnej kopalni jest znacznych rozmiarów – w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Zesławice” oznaczony jest jako 1 PG - Teren eksploatacji górniczej – wydobywanie surowców ilastych ceramiki budowlanej ze złoża „Zesławice”.

Na terenie oznaczonym w MPZP jako 1 PG były wydane następujące decyzje pozwolenia na budowę w zakresie infrastruktury:

- 1405/10 z 8.07.2010 znak spr. AU-01-3.73531-791/10, temat wniosku w SOS: Ul. Nad Baranówką i w ul. Zesławickiej – wniosek o pozwolenie na budowę sieci kanalizacyjnej DZ. 491; 264/35; OBR. 3; wnioskodawca: MPWiK SA
- 635/05 z 10.05.2005 znak spr. AU-01-2.73531-320/05, temat wniosku w SOS: Ul. Jeziorany – wniosek o pozwolenie na budowę dla sieci wodociągowej; wnioskodawca: MPWiK SA
- 1515/2011 z 13.07.2011 znak spr. AU-01-3.6740.1.879.2011, temat wniosku w SOS: DZ.477,264/35 OBR.3 – wniosek o pozwolenie na budowę dla odprowadzenia wód przelewowo-nadmiarowych; wnioskodawca: MPWiK SA.

Oraz przyjęte milcząco zgodą zgłoszenie PSG Sp. z o.o. dla budowy sieci gazowej wraz z budową przyłącza gazu do szafki gazowej w linii ogrodzenia dla budynku jednorodzinnego, przy ul. Nad Baranówką na działkach ewid. nr 258/4, 257/1, 491, 255/3, obręb 3, jedn. ewid. Nowa Huta; spr. AU-01-6.6743.6.67.2021.ABI

Teren po dawnej kopalni iłów w Zesławicach, zlokalizowany na terenie obrębu nr 3 w jednostce ewidencyjnej Nowa Huta w Krakowie, położony jest w obszarze obowiązującego od 23 marca 2009 r. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zesławice”



zatwierdzonego uchwałą nr LXIV/820/09 Rady Miasta Krakowa z 4 lutego 2009 r., ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego nr 82, poz. 557 z dnia 20 lutego 2009 r. W okresie od czasu uchwalenia i obowiązywania planu dla przedmiotowego terenu nie zostały wydane żadne decyzje o pozwoleniu na budowę dla inwestycji kubaturowych dla zabudowy wielorodzinnej na tym terenie. Aktualnie w AU również nie jest prowadzone postępowanie w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę dla wskazanego powyżej terenu, gdyż zgodnie z zapisami obowiązującego planu miejscowego, przedmiotowy teren jest położony w terenie oznaczonym symbolem 1 PG, obejmującym obszar górniczy, o ustalonym podstawowym przeznaczeniu tego terenu na eksploatację górnictw – wydobywanie surowców ilastych ceramiki budowlanej ze złoża „Zesławice” oraz na czynności związane z tą eksploatacją.

#### **24. Na terenie dzielnicy znajdują się trzy kompleksy Rodzinnych Ogródków Działkowych. Czy będą one utrzymane w obecnej formie?**

**BP:** W Wydziale Planowania Przestrzennego trwają prace nad projektem planu ogólnego gminy, który zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii wyznaczy na obszarze Krakowa strefy planistyczne o określonym profilu funkcjonalnym. Obecnie w ministerstwie trwają prace nad nowelizacją tego rozporządzenia, tak aby każda ze stref funkcjonalnych obejmowała rodzinne ogrody działkowe.

#### **25. W dzielnicy nie ma żadnych ścieżek rowerowych. Czy są plany budowy nowych ścieżek?**

**IR:** Informację w tym zakresie winien przekazać Zarząd Transportu Publicznego, niemniej jednak co do zasady przy realizacji nowych zadań inwestycyjnych – budowa dróg rowerowych jest uwzględniana.

**ZDMK:** Na chwilę obecną Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie prowadzi zadania inwestycyjnego polegającego na budowie ścieżki rowerowej zlokalizowanej na terenie Dzielnicy XVII, brak jest również zabezpieczonych środków finansowych w aktualnie obowiązującym Wieloletnim Planie Finansowym. Jednostka realizuje zadanie polegające na rozbudowie ul. Łucznanowickiej – od skrzyżowania z ul. Lubocką na odcinku o długości ok 480 m. Zadanie to obejmuje swoim zakresem ciąg pieszo-rowerowy. Planowane pozyskanie decyzji ZRID w roku 2025, brak zabezpieczonych środków na realizację robót budowlanych.



Informujemy, że zarządzeniem nr 1931/2024 Prezydenta Miasta Krakowa z 10 lipca 2024 r. powołany został Zespół Zadaniowy do spraw kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa. Na cyklicznie odbywających się posiedzeniach tego Zespołu aktualnie ustalany jest Harmonogram inwestycji rowerowych, które będą realizowane w Krakowie w najbliższych latach.

**ZTP:** Prezydent Miasta Krakowa powołał Zespół Zadaniowy ds. rozwoju infrastruktury rowerowej miasta Krakowa, który pracuje obecnie nad listą zadań dotyczących infrastruktury rowerowej, którą będzie rekomendował w pierwszej kolejności. W zakresie proponowanych inwestycji znajdują się zadania mające na celu zapewnienie ciągłości najważniejszych tras rowerowych na terenie miasta, w tym tras przewidzianych w Studium Podstawowych Tras Rowerowych Miasta Krakowa. W dalszej kolejności, zespół będzie analizował następne inwestycje oraz przedstawiony zostanie problem braku infrastruktury rowerowej na terenie Dzielnicy XVII.

**ZIM:** Odpowiedź jak na pytanie nr 2.

## **26. Na skrzyżowaniu ul. Kocmyrzowskiej i ul. Kantorowickiej przejścia dla pieszych są niebezpieczne. Czy istnieje możliwość ich oświetlenia, dodatkowego oznaczenia i odmalowania pasów?**

**IR:** W trakcie procedowania jest projekt stałej organizacji ruchu na wprowadzenie oznakowania D-6 „Przejście dla pieszych” na tle fluorescencyjnym – co zwiększy dostrzegalność oznakowania. Uwzględnione zostanie również ustawienie znaków ostrzegawczych A-16 „Uwaga przejście dla pieszych” przed przejściami dla pieszych w celu dodatkowego ostrzeżenia kierujących o zbliżaniu się do przejść dla pieszych. Projekt po uzyskaniu wymaganych opinii i po zatwierdzeniu przekazany będzie do ZDMK do realizacji.

**ZDMK:** W przypadku otrzymania z IR projektu organizacji ruchu dotyczącego dodatkowego oznakowania przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Kocmyrzowskiej z ul. Kantorowicką zostanie on niezwłocznie wdrożony w terenie przez ZDMK. Ponadto informujemy, że obecnie funkcjonujące oznakowanie poziome przejść dla pieszych jest czytelne.

Celem oświetlenia przedmiotowych przejść dla pieszych konieczne będzie opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem stosownej decyzji administracyjnej oraz wykonanie robót budowlanych. Szacunkowy koszt opracowania dokumentacji wynosi około 15 000 zł brutto, natomiast budowa oświetlenia dwóch przejść dla pieszych około 60 000 zł.

ZDMK informuje jednocześnie, że zadanie dotyczące budowy oświetlenia wnioskowanych przejść dla pieszych wprowadzone zostało na listę „Programu budowy sygnalizacji świetlnej, doświetlenia przejść dla pieszych oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego”, jednak na chwilę obecną nie posiada ono finansowania, a jego realizacja w przyszłości



uzależniona jest od wolnych środków finansowych dla tego programu, jak i zakończenia aktualnie procedowanych zadań inwestycyjnych, dla których zostały już zawarte umowy z wykonawcami.

Dodatkowo informujemy, że ZIM prowadzi inwestycję pn.: „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej – odcinek od rejonu ul. Bukszpanowej do granic miasta” w ramach którego znajduje się wnioskowane skrzyżowanie ul. Kocmyrzowskiej i Kantorowickiej. Planowany termin uzyskania decyzji ZRID to przełom I/II kwartał 2025 roku. We wrześniu br. ZIM złożył wniosek o zabezpieczenie środków finansowych na dalszą realizację zadania w przyszłorocznej edycji Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata 2025–2028. Jeżeli wniosek zostanie pozytywnie rozpatrzony, w 2025 roku zostanie ogłoszone zamówienie publiczne na wykonanie robót budowlanych dla tego odcinka. W takim przypadku planowane zakończenie nastąpiłoby w 2028 r.

**ZIM:** Odpowiedź jak na pytanie nr 11.

**27. Przy ul. Wańkowicza zrealizowany został wysoki nasyp tramwajowy. Jeżdżące nim tramwaje generują hałas, który przeszkadza mieszkańcom, ale mimo zgłoszeń nie przeprowadzono testów akustycznych. Czy da się coś z tym zrobić?**

**ZDMK:** Przy założeniu, że chodzi o nasyp powstający w ramach zadania realizowanego przez GDDKiA, polegającego na budowie drogi ekspresowej S7, Zarząd Dróg Miasta Krakowa jedynie dofinansowuje tę inwestycję. W sprawie szczegółów technicznych, takich jak budowa ekranów akustycznych, należy zwrócić się do realizatora, tj. do GDDKiA.

**ZIM:** Inwestycja związana z budową linii tramwajowej na odcinku od ul. Wańkowicza do „Elektromontażu” w rejonie węzła Grębałów jest realizowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie w ramach zadania pn. „Kontynuacja projektowania i budowa drogi ekspresowej S7 od granicy województwa świętokrzyskiego do Krakowa, odcinek: węzeł Widoma (bez węzła) - Kraków (z włączeniem do węzła Nowa Huta)”. Ocena potencjalnego oddziaływania na środowisko, w tym klimat akustyczny związany z budową drogi ekspresowej S7, nastąpiła na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na etapie przygotowywania do realizacji, w 2019 roku wykonano raport ponownej oceny oddziaływania na środowisko, który nie wykazał konieczności wykonania zabezpieczeń akustycznych w rejonie przedmiotowej linii tramwajowej. Niemniej jednak w treści decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) dla budowy drogi S7 stwierdzono konieczność wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od daty uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie inwestycji. W ramach tej analizy ocenie zostanie poddana skuteczność zastosowanych rozwiązań oraz nastąpi ostateczna weryfikacja występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W sąsiedztwie drogi ekspresowej S7 zostaną wówczas wykonane pomiary poziomu hałasu wraz z analizą akustyczną. Wykonana analiza porealizacyjna zostanie



przekazana do organu ochrony środowiska, który w przypadku występowania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu nałoży na inwestora (GDDKiA) obowiązek uzupełnienia odpowiednich środków ochrony akustycznej, tak aby były spełnione wymagania odnośnie dopuszczalnego poziomu hałasu.

## **28. Czy jest możliwość budowy ścieżki rowerowej lub pasa ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Gustawa Morcinka - od wiaduktu S52 do skrzyżowania z ul. Kocmyrzowską?**

**ZTP:** W ramach opinii cząstkowej do propozycji dotyczącej budowy drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów wzdłuż ulicy Gustawa Morcinka od wiaduktu S52 północnej obwodnicy Krakowa do skrzyżowania z ulicą Kocmyrzowską informujemy, że inwestycja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nie obejmuje przebudowy dróg dojazdowych. Ulica Gustawa Morcinka obecnie posiada w niektórych fragmentach pobocze umożliwiające przejazd nią rowerzystom. Z powodu braku środków nie przewiduje się przebudowy tej ulicy wraz z infrastrukturą rowerową. Temat powinien zostać zgłoszony nowo powstałemu Zespołowi Zadaniowemu do spraw rozwoju infrastruktury rowerowej miasta Krakowa, do zadań którego należy m.in. koordynacja zadań w zakresie infrastruktury rowerowej budowanej w ramach innych inwestycji miejskich oraz rekomendowanie zadań uzupełniających w zakresie infrastruktury rowerowej.

**ZDMK:** Ulica Morcinka od wiaduktu S52 przebiega po działce 303/5 NH-4 (działka Skarbu Państwa w zarządzie ZDMK) oraz po działce 303/4 (działka GMK). Na większości odcinka ulicy (od wiaduktu S52 do ul. Kantorowickiej) obowiązuje MPZP „Zesławice – ul. Morcinka” oznaczona jako 1 KD (Z) – droga zbiorcza – wg zapisów planu dopuszcza się lokalizację ścieżek rowerowych, na odcinku od ul. Kantorowickiej do ul. Kocmyrzowskiej – brak MPZP.

Jednak na chwilę obecną ZDMK nie prowadzi takiego zadania, brak jest także zabezpieczonych środków finansowych w BMK oraz w WPF na lata kolejne. Szacunkowy koszt takiej ścieżki rowerowej o długości ok. 3 km to ok. 7 mln zł.

ZDMK umieścił na listach rankingowych zadanie: „Budowa ścieżki rowerowej i chodnika od ul. Kocmyrzowskiej do ul. Powstańców” – ok. 3,5 km.

- Zakres na 2025 r.: ogłoszenie zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji projektowej, zawarcie umowy z wykonawcą, rozpoczęcie opracowania dokumentacji projektowej
- Zakres na 2026 r.: zakończenie opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji administracyjnej
- Zakres na 2027 r.: ogłoszenie zamówienia publicznego na roboty budowlane, zawarcie umowy z wykonawcą, rozpoczęcie robót budowlanych
- Zakres na 2028 r.: zakończenie robót budowlanych.





**29. Prośba o doświetlenie przejścia dla pieszych prowadzącego do przystanku „Jarzębiny” oraz samego przystanku.**

**ZTP:** Opracowany projekt rozbudowy ul. Kocmyrzowskiej zakładał wykonanie dedykowanego doświetlenia przejścia, natomiast prace budowlane nie są jeszcze zakończone. Stanowisko, kiedy będzie możliwe doświetlenie przejścia i przystanku, powinien przygotować ZIM.

**ZDMK:** Na tym terenie jest prowadzona inwestycja przez ZIM – „Rozbudowa ul. Kocmyrzowskiej Odcinek od węzła Grębałów (S7) do rejonu ul. Bukszpanowej”.

**30. Czy jest rozpatrywana możliwość budowy przystanku kolejowego pod ul. Kocmyrzowską przy sklepie Biedronka?**

**ZTP:** We wskazanym rejonie będzie kierowana linia SKA4 Podłężę – Kraków Główny, która rozpocznie kursowanie od 15 grudnia 2024 r. Obecnie na linii SKA4 zaplanowane są do obsługi od 15 grudnia 2024 r. następujące przystanki:

- Kraków Główny
- Kraków Batowice
- Kraków Piastów
- Kraków Lubocza
- Kraków Nowa Huta
- Kraków Kościelniki
- Kraków Przylasek
- Podłężę.

Jednocześnie informujemy, że ZTP nie jest właściwą jednostką do podejmowania decyzji w zakresie wyznaczania nowych oraz realizacji już zaplanowanych przystanków na liniach kolejowych. Jest to temat z zakresu PKP PLK oraz władz województwa.



- AU – Wydział Architektury i Urbanistyki
  - BP – Wydział Planowania Przestrzennego
  - GK – Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu
  - GMK – Gmina Miejska Kraków
  - IR – Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu
  - KEGW – Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
  - MCOO – Miejskie Centrum Obsługi Oświaty
  - ML – Wydział Mieszkalnictwa
  - MPO – Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania
  - WMK – Wodociągi Miasta Krakowa
  - ZBK – Zarząd Budynków Komunalnych
  - ZDMK – Zarząd Dróg Miasta Krakowa
  - ZIM – Zarząd Inwestycji Miejskich
  - ZTP – Zarząd Transportu Publicznego
  - ZZM – Zarząd Zieleni Miejskiej
-