PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.616.2026

Kraków, 29 PAŹ. 2026

Pani
Magdalena Mazurkiewicz
Radna Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie natężenia ruchu i przepustowości ul. Piasta Kołodzieja, przekazaną przez Pana Jakuba Koska Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 22 października 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Z pozyskanych z systemu sterowania ruchem danych ze skrzyżowania ul. Piasta Kołodzieja z ul. Popielidów oraz ul. Bitwy nad Bzurą z okresu 19-23 października 2026 r. wynika, że średnie natężenie ruchu na północnym wlocie ul. Piasta Kołodzieja (tj. od strony drogi ekspresowej S7) w szczycie porannym (7^{00}–9^{00}) wynosiło 1012 pojazdów, a w szczycie popołudniowym (15^{00}–17^{00}) – 997 pojazdów. W przypadku wlotu południowego (od strony Ronda Piastowskiego) średnie natężenie ruchu wynosiło odpowiednio 1190 pojazdów w szczycie porannym oraz 1043 w szczycie popołudniowym. Bardziej szczegółowe informacje będą dostępne po wykonaniu zleconych pomiarów natężenia ruchu (termin wykonania do 29 października 2026 r.).

Ad 2.

Przewiduje się, że po otwarciu drogi ekspresowej S7 i pełnym uruchomieniu węzła Raciborowice nastąpi zmniejszenie natężenia ruchu na części ulic Miasta, przede wszystkim w zakresie ruchu tranzytowego. Nowa infrastruktura drogowa powinna umożliwić przejęcie części pojazdów korzystających obecnie z istniejącej sieci drogowej. Skala tego efektu będzie jednak zależała od kierunków podróży oraz stopnia wykorzystania nowych połączeń. Rzeczywisty wpływ inwestycji na natężenie ruchu będzie można ocenić po przeprowadzeniu pomiarów po pełnym uruchomieniu węzła.

Ad 3.

Dla skrzyżowań w ciągu ul. Piasta Kołodzieja nie przeprowadzano analiz przepustowości. Aktualnie nie jest planowane żadne zadanie inwestycyjne w ciągu ul. Piasta Kołodzieja, którego

przygotowanie uzasadniałoby wykonywanie takich obliczeń. Ograniczenia przepustowości w ciągu ul. Piasta Kołodzieja nie wynikają z działania istniejących sygnalizacji świetlnych – ich przepustowość jest większa niż przepustowość całego układu. Kolejki pojazdów pojawiają się także na odcinkach poza skrzyżowaniami sterowanymi sygnalizacją świetlną, co oznacza, że obecne warunki ruchu wynikają ze zbyt dużego natężenia ruchu samochodów na tej drodze, a nie z pracy skrzyżowań w ciągu tych ulic, w tym sygnalizacji świetlnych.

Ad 4.

Wszelkie ewentualne decyzje dotyczące zmian w organizacji ruchu zostaną podjęte po pełnym otwarciu obwodnicy Miasta i ustabilizowaniu się sytuacji komunikacyjnej, na podstawie analizy rzeczywistych warunków ruchu drogowego.

Ad 5.

W przypadku realizacji pełnego węzła na drodze ekspresowej S7 będzie możliwe udostępnienie danych o ruchu i dokonanie ich porównania. Należy mieć jednak na uwadze, że uzyskanie miarodajnych danych o ruchu drogowym pozwalających na porównanie sytuacji przed otwarciem pełnego węzła z drogą ekspresową S7 oraz po nim będzie możliwe w okresie kilku tygodni lub miesięcy po otwarciu. Realizacja takiej inwestycji skutkuje bowiem zmianami w zachowaniach uczestników ruchu (m.in. wybór środka transportu, wybór trasy), podczas których układ drogowy będzie dążył do stanu równowagi, co może trwać przez dłuższy czas.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Jan Hoffman
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:
1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
3. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. Aa