PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.795.2025

Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie działań w celu utworzenia prawoskrętów z ul. gen. Okulickiego w ul. Kupały, z ul. Kupały w ul. gen. Okulickiego oraz z ul. Piasta Kołodzieja w ul. Kruszwicką, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 29 sierpnia 2025 r., uprzejmie informuję.

W aktualnie obowiązującym budżecie Miasta Krakowa na 2025 r. oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa na lata kolejne nie zostało ujęte zadanie inwestycyjne dotyczące utworzenia prawoskrętów w przedmiotowym rejonie oraz Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie prowadzi aktualnie zadań inwestycyjnych w tym zakresie.

Realizacja zadania dotyczącego wykonania prawoskrętu z ul. gen. Okulickiego w ul. Kupały oraz z ul. Kupały w ul. gen. Okulickiego oraz z ul. Piasta Kołodzieja w ul. Kruszwicką wraz z wykonaniem dodatkowego pasa jezdni i przeniesieniem przystanku autobusowego „Kleeberga" zostanie rozważona podczas prac nad projektem budżetu Miasta Krakowa na rok 2026 oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa na lata kolejne. O pozycji na liście rankingowej inwestycji wnioskowanych do budżetu Miasta Krakowa decydować będzie liczba punktów przyznana w oparciu o tzw. mierniki oceny inwestycji, które wskażą hierarchię w zakresie pilnej przebudowy/budowy dróg i chodników, m.in. przy szczególnym uwzględnieniu oddziaływania/zasięgu inwestycji, komunikacji zbiorowej czy dojazdu do budynków użyteczności publicznej.

W odniesieniu do działań analitycznych wynikających ze współpracy z Politechniką Krakowską informuję, że w celu określenia wpływu nowych dróg ekspresowych S7 i S52 – Północnej Obwodnicy Krakowa (POK) na istniejący układ komunikacyjny, w 2024 r. Gmina Miejska Kraków zleciła Politechnice Krakowskiej opracowanie wielowariantowej analizy w zakresie oddziaływania ww. dróg ekspresowych na układ transportowy w północno-wschodniej części Krakowa.

W ramach realizacji zawartej umowy zorganizowano trzydniowe warsztaty studenckie, podczas których uczestnicy pod nadzorem pracowników naukowych Politechniki Krakowskiej przeprowadzili diagnozę problemów komunikacyjnych występujących w północno-wschodniej części Miasta, dokonali analizy stanu istniejącego, przedstawili propozycje krótkoterminowych działań zaradczych na lata 2025-2026 oraz propozycje długoterminowych działań inwestycyjnych w perspektywie do 2030 r. uwzględniając budowę dróg ekspresowych S7 i S52 oraz planowanych przez Miasto inwestycji transportowych. Na tej podstawie opracowano scenariusze, które zostały zaimplementowane do specjalistycznego oprogramowania do symulacji ruchu w układzie drogowym. Badania koncentrowały się w szczególności

na układzie komunikacyjnym zlokalizowanym w sąsiedztwie planowanych do oddania dróg ekspresowych S7 i S52, a sama analiza skupiła się na wpływie POK na przylegający układ drogowy, a następnie na wskazaniu niezbędnych działań zaradczych. Zważywszy na bliskie sąsiedztwo oddanej do użytku drogi S52 oraz planowanej do oddania drogi S7, możliwe było ustalenie ich wpływu na istniejący układ komunikacyjny w rejonie ul. gen. Okulickiego.

Na podstawie wykonanych badań stwierdzono, że otwarcie drogi ekspresowej S52 w 2025 r. spowoduje minimalny spadek natężenia ruchu na ul. gen. Okulickiego, ponieważ część ruchu zostanie przejęta przez POK. Natomiast realizacja pozostałego odcinka drogi ekspresowej S7 w 2026 r. przyczyni się do niewielkiego wzrostu natężenia ruchu na odcinku od węzła Mistrzejowice do skrzyżowania z ul. Mistrzejowicką i ul. Fatimską. Z kolei potencjalna rozbudowa ul. gen. Okulickiego do 2030 r. do przekroju 2/2 skutkować będzie niemal dwukrotnym wzrostem natężenia ruchu na tej arterii. Tym samym zmiana ta istotnie wpłynęłaby na wzrost natężenia ruchu samochodowego i rozkład ruchu na sieci drogowej w tym rejonie Miasta, co w efekcie pogorszy warunki ruchu na sąsiadujących ciągach drogowych, a w przypadku ulic i alei bez wydzielonych buspasów – negatywnie wpłynie na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej.

Mając na uwadze założenia polityki transportowej Miasta Krakowa, której celem jest m.in. ograniczenie ruchu samochodowego, ewentualna zmiana przekroju ul. gen. Okulickiego powinna się wiązać z wyznaczeniem buspasów. Potwierdza to zależność, że przy dużym popycie na realizację podróży transportem indywidualnym, każda nowa inwestycja drogowa generuje dodatkowy ruch i przyczynia się do wzrostu poziomu kongestii.

Analiza ponadto wskazała, że w 2030 r. realizacja rozbudowy ul. gen. Okulickiego, w tym budowy połączenia drogowego z Rondem Piastowskim oraz przebudowy samego Ronda, przyniesie niskie efekty transportowe (rozumiane jako maksymalizacja oszczędności czasu w podróży, zwiększenie liczby podróży w publicznym transporcie zbiorowym, zmniejszenie liczby kilometrów przebytych w ramach transportu indywidualnego). Należy jednak zauważyć, że wnioski z omawianej analizy nie mogą stanowić jednoznacznej podstawy do określenia hierarchii realizacji inwestycji drogowych, ponieważ nie uwzględnia ona m.in. kosztów wykonania poszczególnych zadań, a te cechują się dużą rozpiętością kwotową. Ponadto w analizie nie uwzględniono elementów związanych z czynnikiem gospodarczym i oczekiwaniami społecznymi, a jedynie wskaźniki transportowe.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Signed by / Podpisano przez:
Stanisław Kracik
Gmina Miejska Kraków - Urząd Miasta Krakowa
Date / Data: 2025-09-08 15:52

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