

**ANALIZA STUDIUM KORYTARZOWEGO DLA
BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S7
KRAKÓW – MYŚLENICE**

**WŁĄCZENIE S7 I S52 DO AUTOSTRADY A4
W KRAKOWIE CAŁKOWICIE SPARALIŻUJE
RUCH NA TEJ DRODZE**

Spis treści

Co się stanie na autostradzie A4 po wybudowaniu drogi S7 Kraków – Myślenice	3
WARIANT BEZINWESTYCYJNY „K0” (tzn. jeśli droga S7 Kraków – Myślenice nie powstanie)	5
KORYTARZ 1 - WŁĄCZENIE W WĘŻLE KRAKÓW ŁAGIEWNIKI	6
KORYTARZ 2 - WŁĄCZENIE W WĘŻLE KRAKÓW WIELICZKA	7
KORYTARZ 3 - POCZĄTEK W WĘŻLE KRAKÓW WIELICZKA	8
KORYTARZ 4 - POCZĄTEK W WĘŻLE KRAKÓW TUCHOWSKA (WĘZEŁ PROJEKTOWANY)	9
KORYTARZ 5 - WŁĄCZENIE W WĘŻLE KRAKÓW TUCHOWSKA (WĘZEŁ PROJEKTOWANY)	10
KORYTARZ 6 - POCZĄTEK W WĘŻLE KRAKÓW BIEŻANÓW	11
WSZYSTKIE KORYTARZE RAZEM	12
PRZYCZYNA TAK DUŻEGO WZROSTU RUCHU: WŁĄCZENIE SKUMULOWANEGO RUCHU Z DWÓCH DRÓG EKSPRESOWYCH (S7 ORAZ S52) – DRÓG TRANSEUROPEJSKICH	13
Wnioski	14

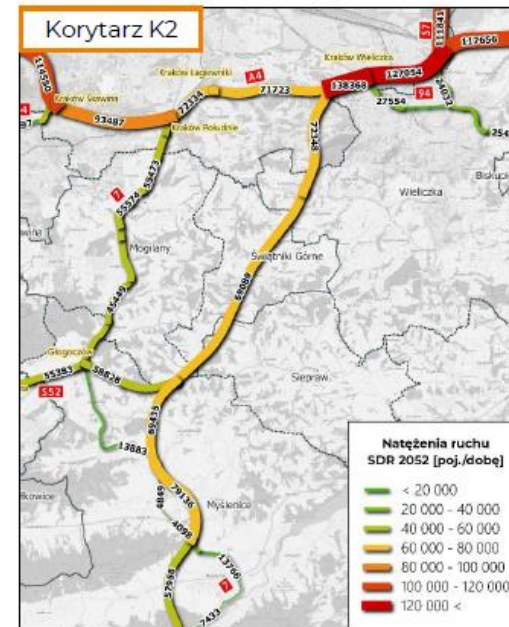
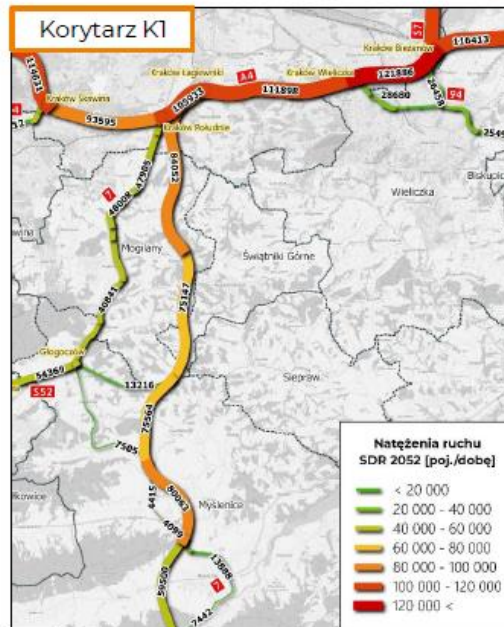
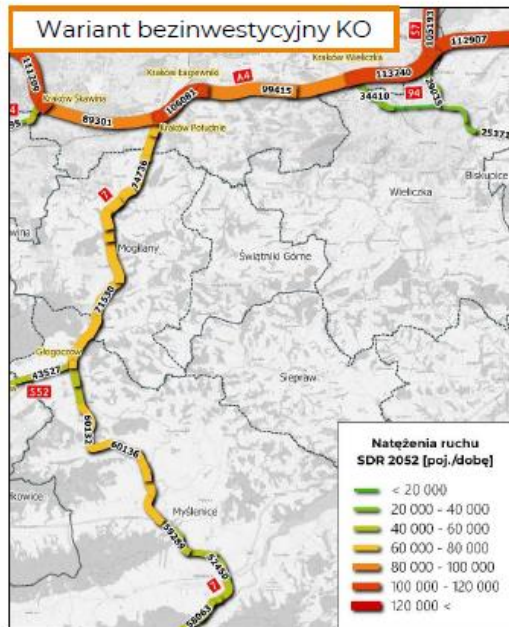
Co się stanie na autostradzie A4 po wybudowaniu drogi S7 Kraków – Myślenice

GDDKiA w studium korytarzowym przedstawiła przewidywany ruch na nowej drodze S7 oraz na autostradzie A4. Są to te slajdy:

Prognozy ruchu (droga ekspresowa S7 i DK7 „Zakopianka”) - 2052 r.



Im bliżej „Zakopianki” jest droga ekspresowa S7, tym lepiej przejmuję ruch tranzytowy i lokalny.
Warunki ruchu na starej drodze ulegają poprawie.



Bez inwestycji (K0) na drodze krajowej nr 7 w 2052 r. spodziewamy się natężeń:

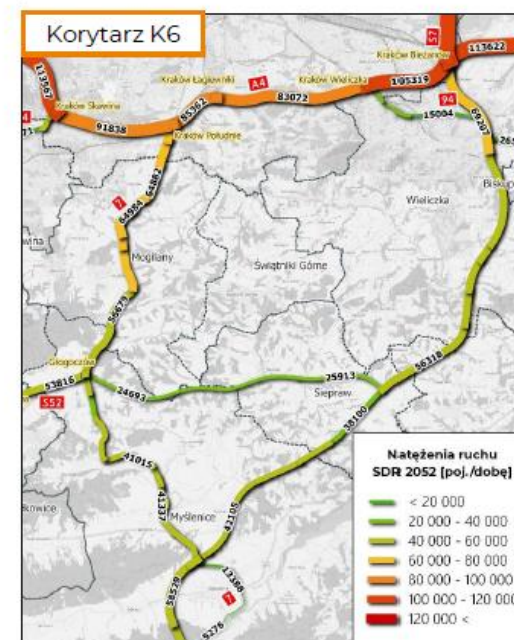
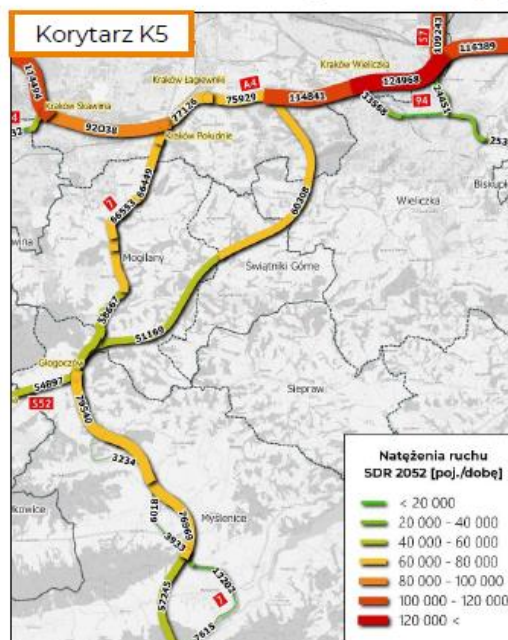
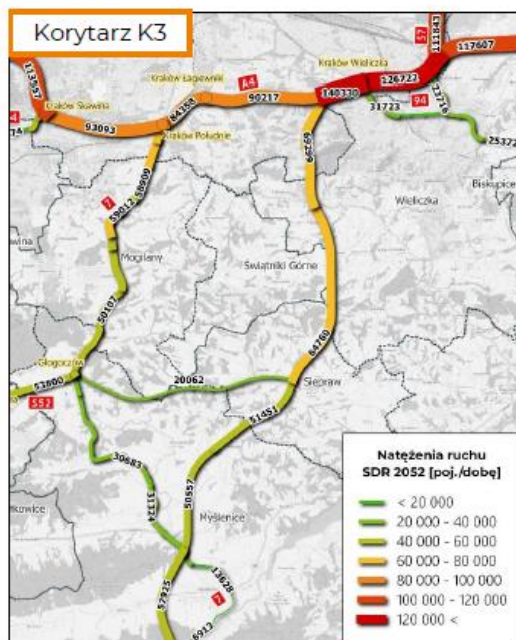
- ok. 70 - 75 tys. poj./dobę – odcinek Kraków - Głogoczów - to tak jak dziś np. na A4 między węzłami Kraków Bieżanów i Kraków Łagiewniki
- ok. 52 - 60 tys. poj./dobę – odcinek Głogoczów - Myślenice - to tak jak dziś np. na A4 między węzłami Niepołomice i Kraków Bieżanów

Wszystkie propozycje drogi ekspresowej S7 przejmują ruch z DK7. Najlepiej widać to na odcinku Głogoczów - Myślenice.

Prognozy ruchu (droga ekspresowa S7 i DK7 „Zakopianka”) - 2052 r.



Im bliżej „Zakopianki” jest droga ekspresowa S7, tym lepiej przejmuje ruch tranzytowy i lokalny.
Warunki ruchu na starej drodze ulegają poprawie.



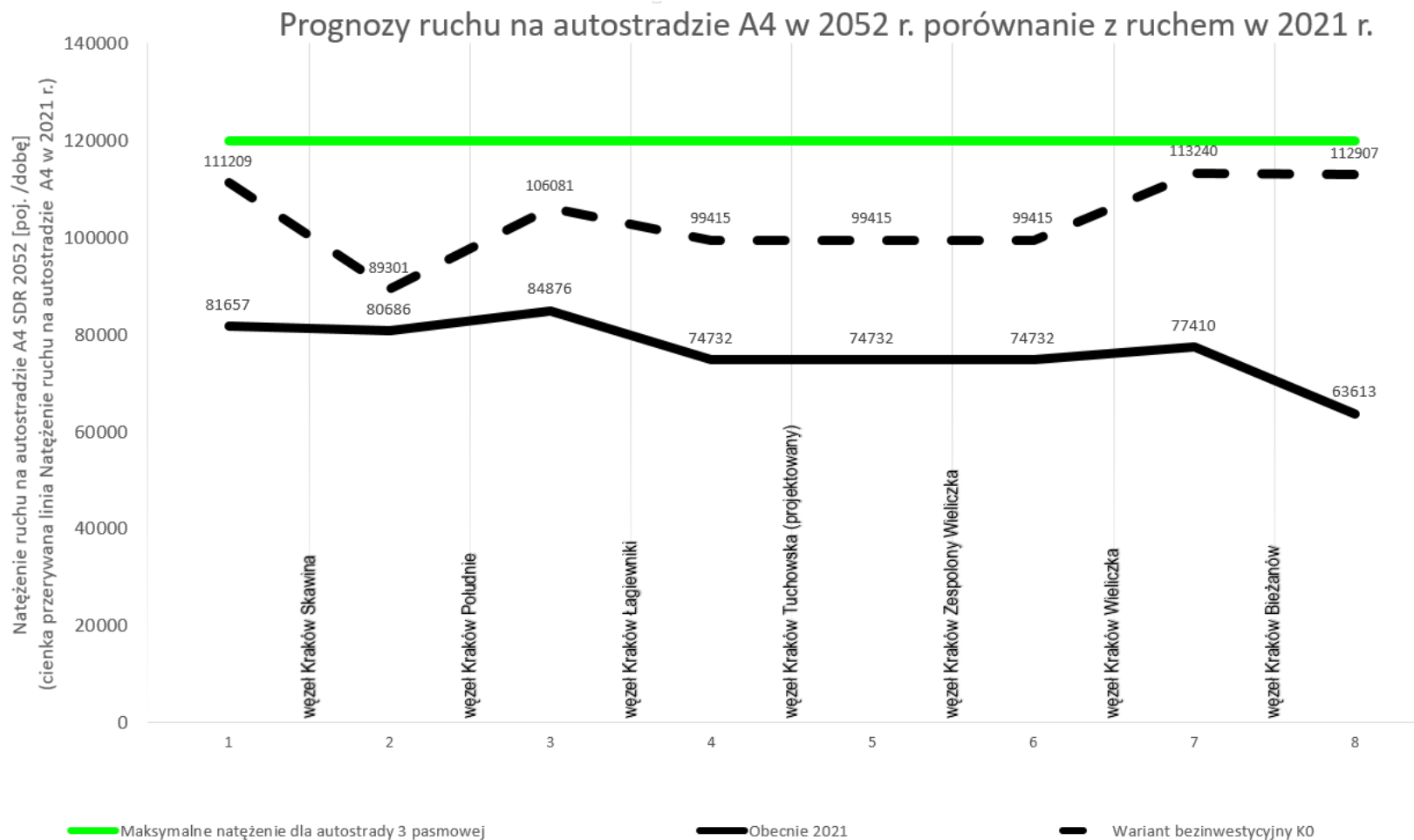
Każdy kolejny korytarz (od K1 do K6) jest coraz bardziej odsunięty na wschód.

Im S7 jest dalej od istniejącej DK7, tym więcej ruchu zostaje na starej drodze.
(np. na odcinku Kraków - Głogoczów w K1 to 40 - 50 tys. poj./dobę a w K6 to 56 - 65 tys. poj./dobę),
a jeszcze bardziej widać tę różnicę na odcinku Głogoczów - Myślenice.

Równocześnie natężenie na S7 jest niższe od wariantów bardziej „zachodnich”.

Przeanalizujemy jak budowa drogi S7 wpłynie na ruch na autostradzie A4 dla poszczególnych korytarzy (GDDKiA przedstawiła analizę na odcinku Skawina – Bieżanów, brakuje danych dla korytarza nr 4).

WARIANT BEZINWESTYCYJNY „K0” (tzn. jeśli droga S7 Kraków – Myślenice nie powstanie)



Linia czarna ciągła - obecne natężenie ruchu w 2021 r.

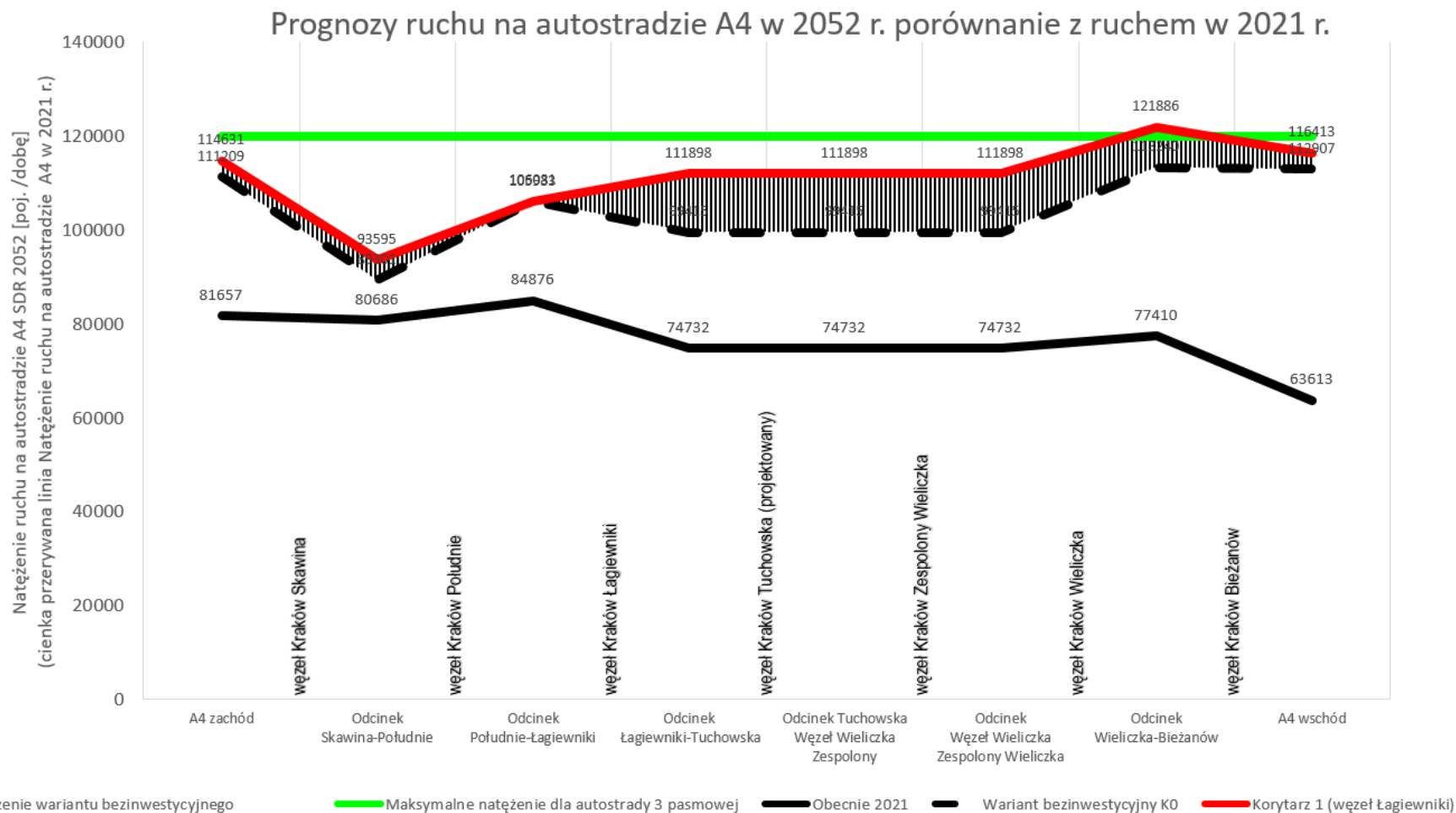
Linia czarna przerywana - przewidywane natężenie ruchu w 2052 r. w przypadku braku drogi S7 Kraków – Myślenice

Analiza:

Jeżeli droga S7 nie powstanie ruch na A4 wzrośnie o ok. 30 %. Ponieważ planuje się budowę 3 pasa autostrady w każdym kierunku natężenie 10 tys. pojazdów jest akceptowalne (linia przerywana jest poniżej linii zielonej – maksymalnego natężenia ruchu dla autostrady 3 pasmowej).

Wariant bezinwestycyjny jest punktem odniesienia dla analizy wyznaczonych korytarzy. Jeśli ruch na autostradzie dla danego korytarza jest wyższy niż w wariantcie bezinwestycyjnym, świadczy to o pogorszeniu ruchu na A4 niż gdyby drogi S7 nie budować.

KORYTARZ 1 - WŁĄCZENIE W WĘZLE KRAKÓW ŁAGIEWNIKI

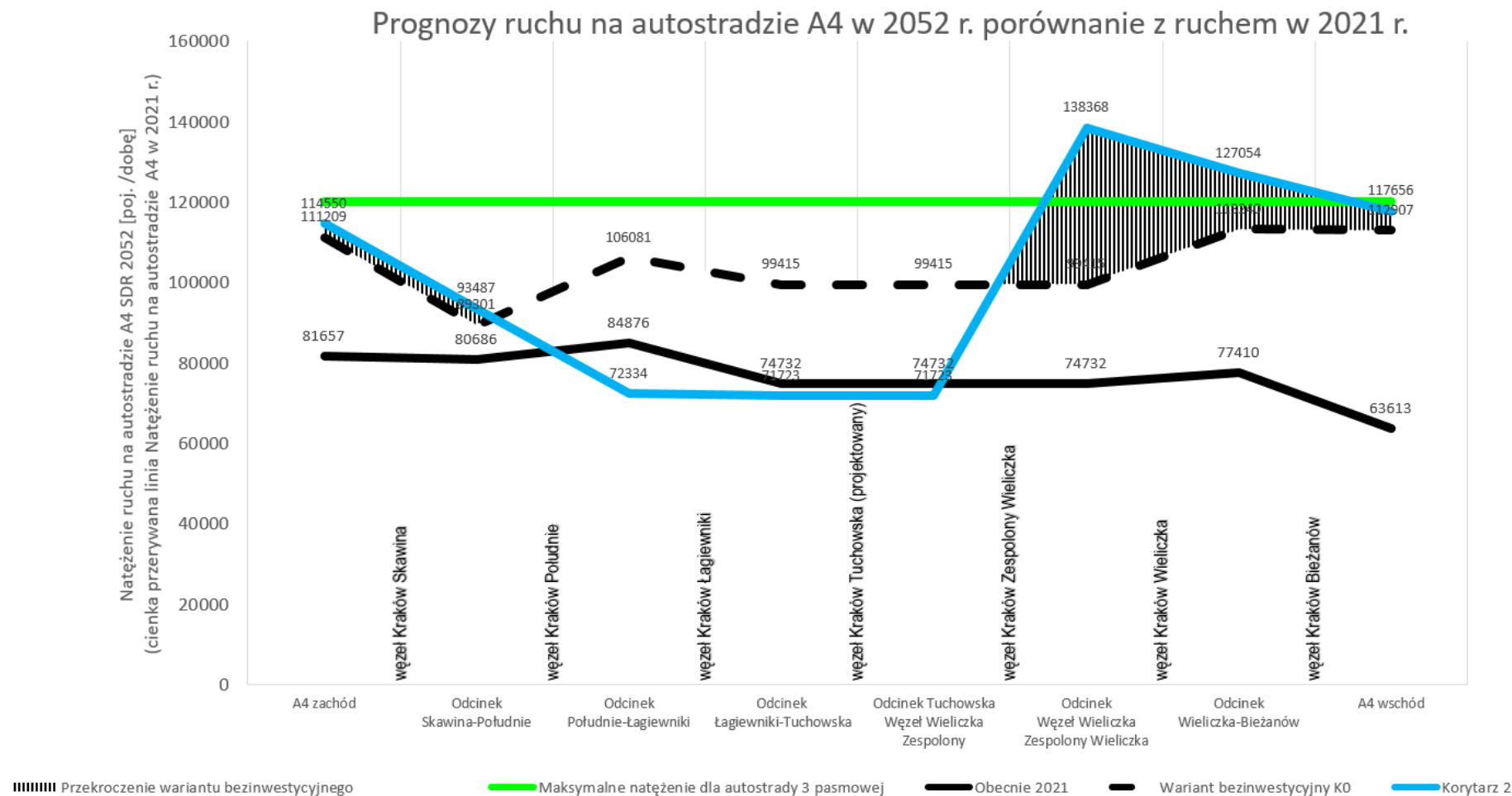


Analiza:

Długość nowej S7: 23,62 km Długość S52 (BDI): 3,92 km łącznie S7 i S52: 27,54 km

Wzrost natężenia ruchu w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego praktycznie na całej długości autostrady A4 Skawina – Biezanów, oczywiście głównie od Łagiewnik, ale nawet na wcześniejszym odcinku. Na odcinku Wieliczka – Biezanów dojdzie do przekroczenia przepustowości autostrady 3 pasmowej, czyli należy się liczyć z jej zablokowaniem.

KORYTARZ 2 - WŁĄCZENIE W WĘZŁ KRAKÓW WIELICZKA

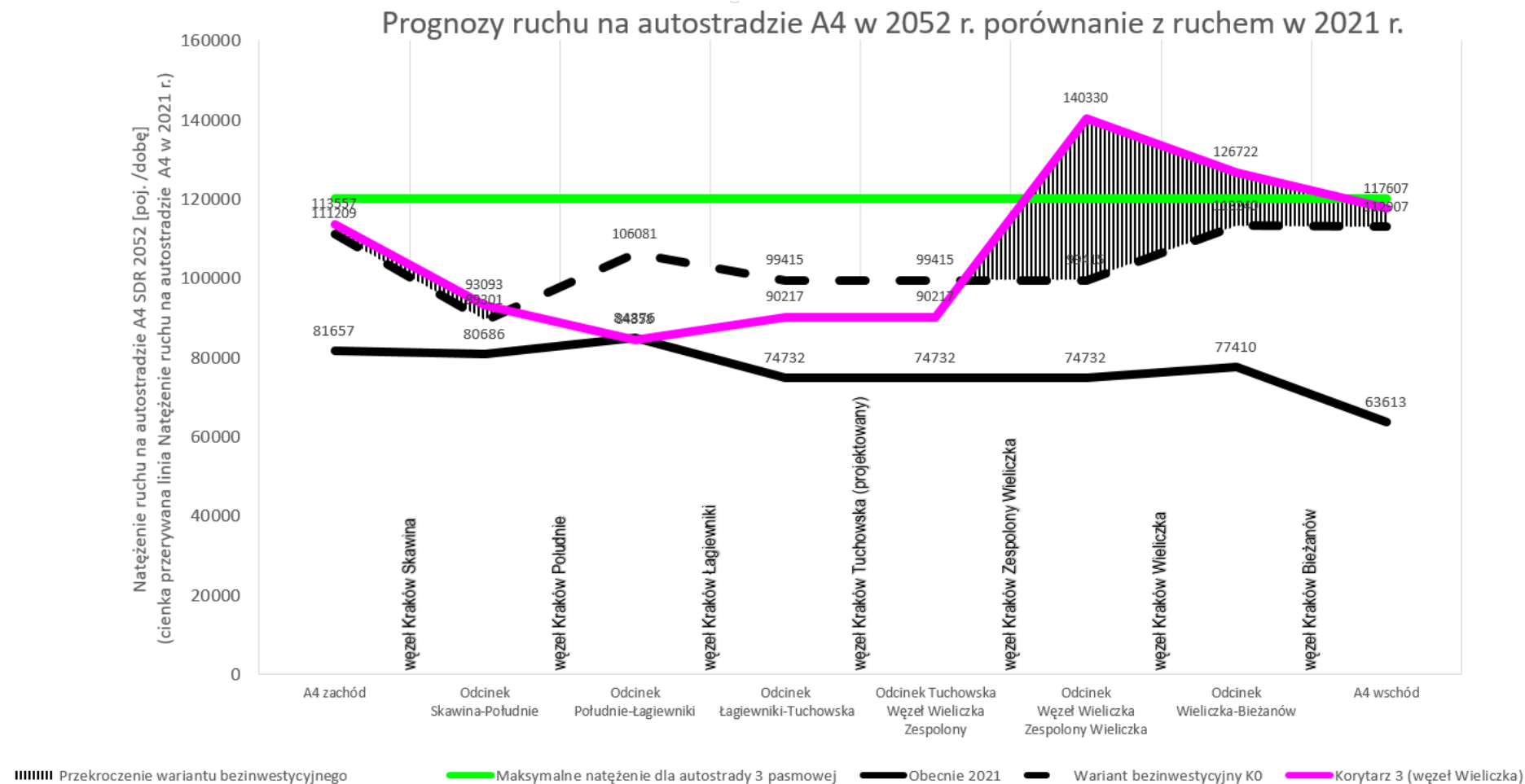


Analiza:

Długość nowej S7: 24,56 km Długość S52 (BDI): 3,77 km łącznie S7 i S52: 28,33 km

Na odcinku Południe – Wieliczka ruch spadnie nawet poniżej obecnego, natomiast w węźle zespolonym Wieliczka wzrost jest dramatyczny. Natężenie blisko 14 tys. pojazdów jest prawie 20 tys. pojazdów powyżej możliwości autostrady 3 pasmowej (max. 12 tys.). Należy się liczyć z totalnym zablokowaniem autostrady.

KORYTARZ 3 - POCZĄTEK W WĘZLE KRAKÓW WIELICZKA

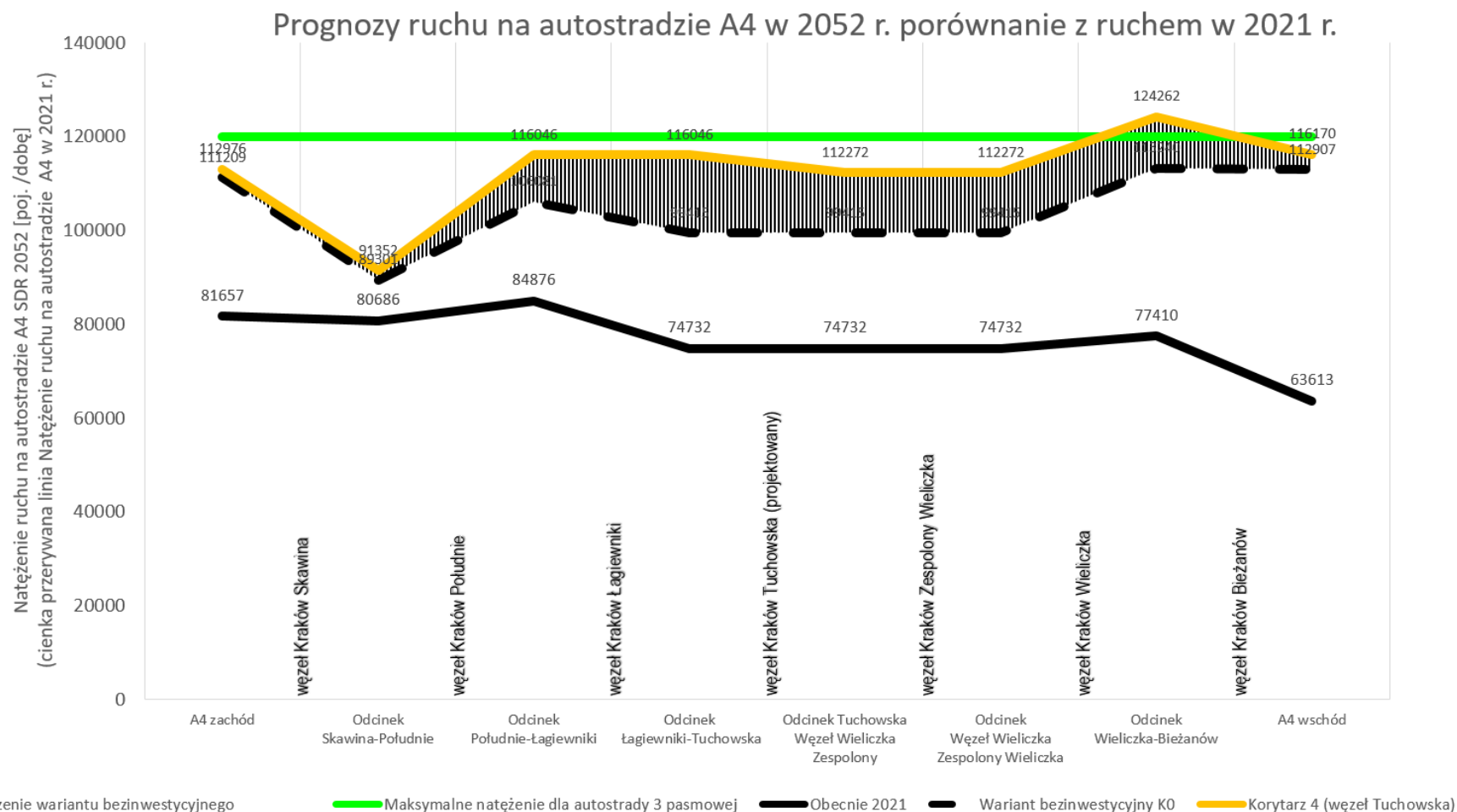


Analiza:

Długość nowej S7: 24,31 km Długość S52 (BDI): 8,6 km łącznie S7 i S52: 32,91 km

Podobnie jak dla korytarza nr 2, z tym że spadek na odcinku Południe – Wieliczka jest mniejszy, a wzrost ruchu w węźle Wielickim jest jeszcze większy (przekracza 14 tys. pojazdów – dramat). Znowu należy się liczyć z totalnym zablokowaniem autostrady.

KORYTARZ 4 - POCZĄTEK W WĘZLE KRAKÓW TUCHOWSKA (WĘZEL PROJEKTOWANY)

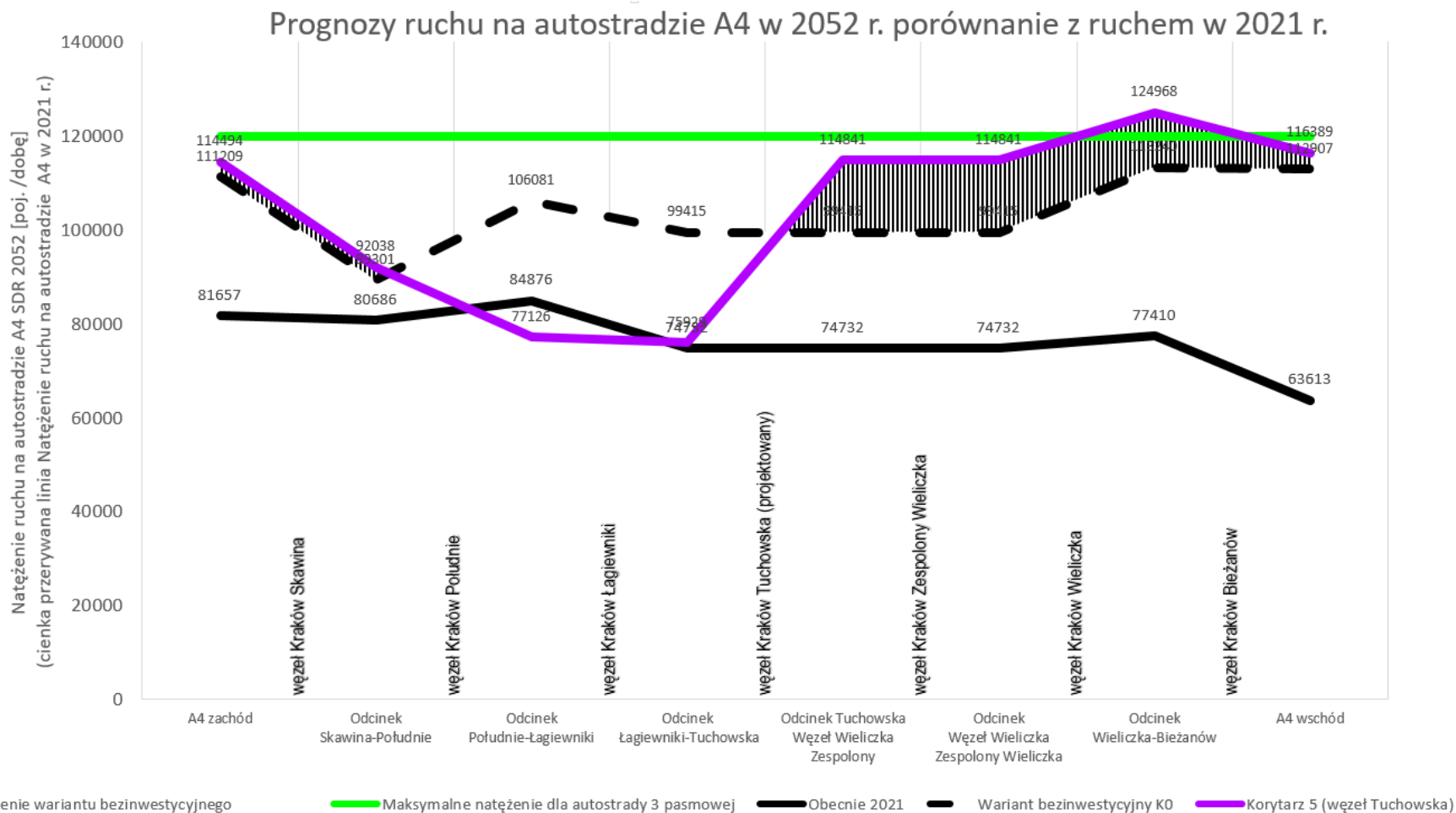


Analiza:

Długość nowej S7: 26,18 km Długość S52 (BDI): 10,9 km łącznie S7 i S52: 37,08 km

Wzrost natężenia ruchu w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego na całej długości autostrady A4 Skawina – Bieżanów nawet bardziej niż w wariantie 1. Na odcinku Wieliczka – Bieżanów dojdzie do przekroczenia przepustowości autostrady 3 pasmowej, czyli należy się liczyć z jej zablokowaniem.

KORYTARZ 5 - WŁĄCZENIE W WĘZŁE KRAKÓW TUCHOWSKA (WĘZŁ PROJEKTOWANY)

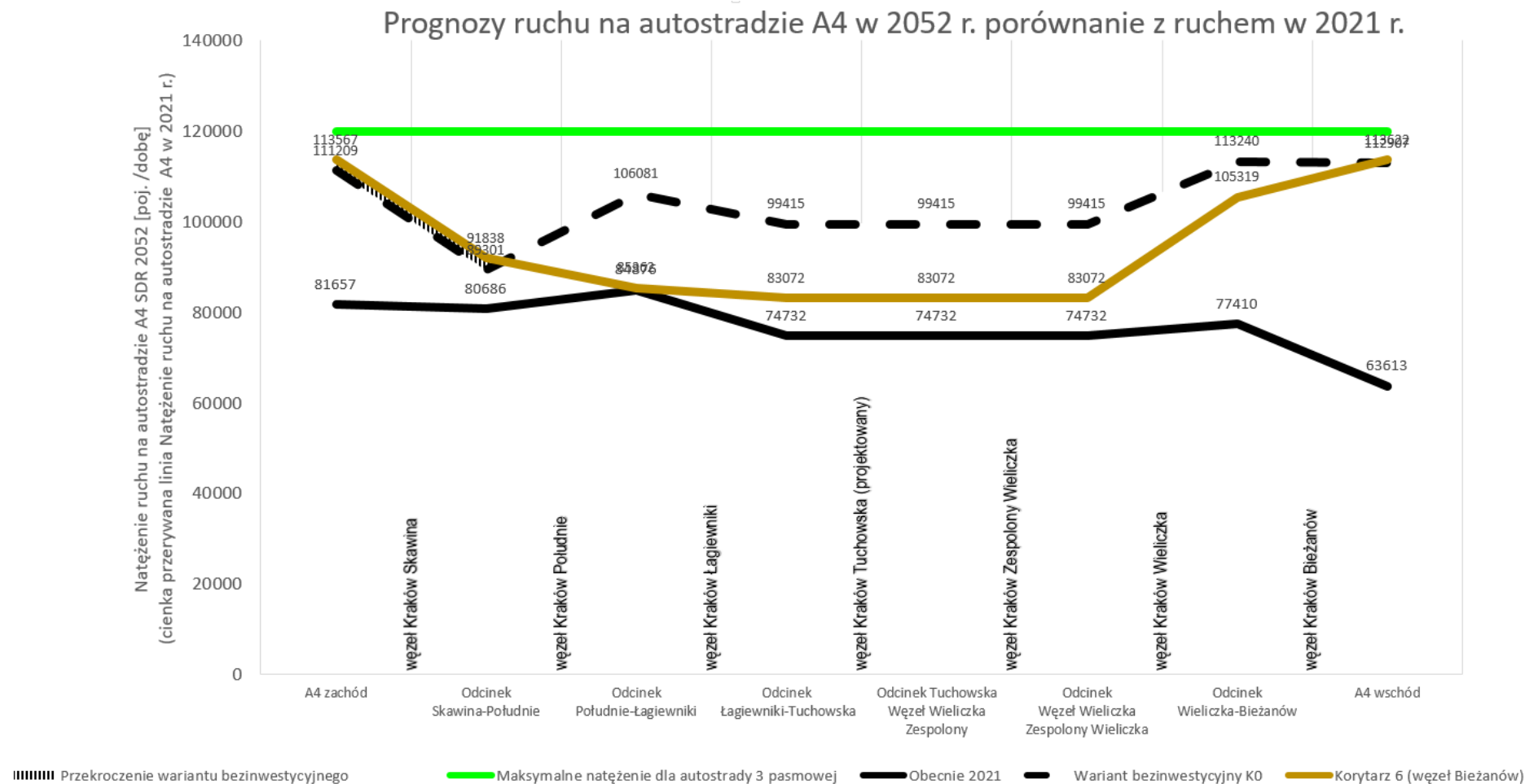


Analiza:

Długość nowej S7: 28,71 km Długość S52 (BDI): 0 km łącznie S7 i S52: 28,71 km

Początkowy spadek ruchu poniżej obecnej sytuacji, ale już od węzła Tuchowskiego zaczyna się dramat: praktycznie pełne nasycenie autostrady aż do Bieżanowa. Między węzłami Wieliczka – Bieżanów następuje przekroczenie normowej przepustowości dla 3 pasów ruchu, a więc zablokowanie autostrady.

KORYTARZ 6 - POCZĄTEK W WĘZLE KRAKÓW BIEŻANÓW

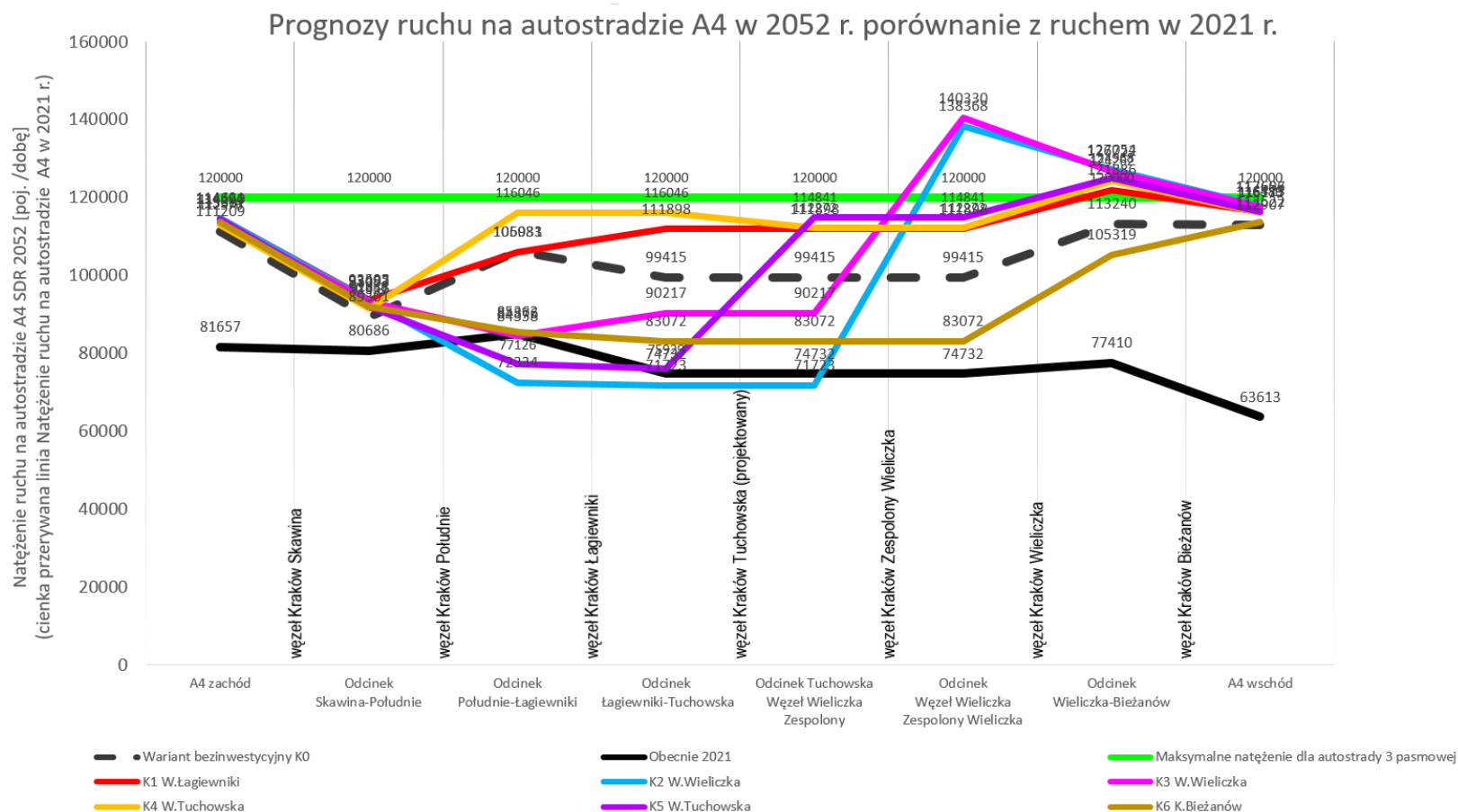


Analiza:

Długość nowej S7: 29,13 km Długość S52 (BDI): 11,77 km łącznie S7 i S52: 40,9 km

Korytarz, który wprawdzie pogarsza obecną sytuację, ale jest lepszy od wariantu bezinwestycyjnego praktycznie na całej swojej długości. Tylko na odcinku Skawina – Południe jest nieznacznie gorzej. W żadnym punkcie nie ma przekroczenia maksymalnej przepustowości autostrady.

WSZYSTKIE KORYTARZE RAZEM



Podsumowanie:

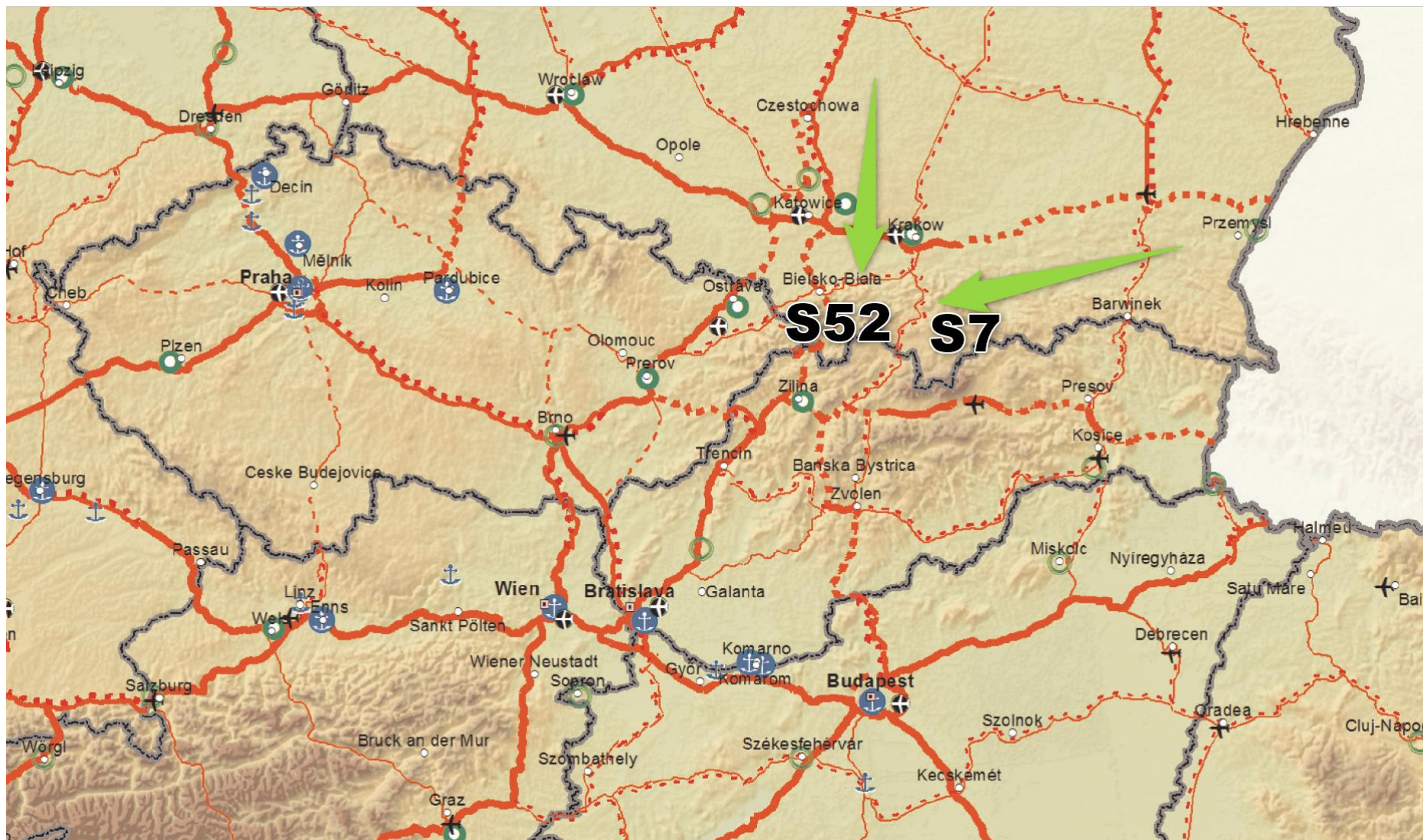
Wszystkie korytarze 1 ÷ 5 spowodują znaczne obciążenie ruchu na autostradzie A4. W węźle Wielickim następuje przekroczenie normowe dla 3 pasów ruchu, co oznacza kompletne zakorkowanie tego węzła.

Im korytarz włącza się w A4 bliżej „Zakopianki” tym obciąża autostradę na dłuższym odcinku. Z kolei korytarze nr 2 i 3 włączające się w węźle Wielickim to chyba abstrakcja patrząc na natężenia ruchu.

Wybozem najmniejszego zła wydaje się korytarz nr 6.

Z analizy tej wynika, iż znacznie korzystniejsze dla Krakowa byłoby włączenie drogi S7 w autostradę A4 jak najdalej na wschód (Niepołomice, Targowisko).

PRZYCZYNA TAK DUŻEGO WZROSTU RUCHU: WŁĄCZENIE SKUMULOWANEGO RUCHU Z DWÓCH DRÓG EKSPRESOWYCH (S7 ORAZ S52) – DRÓG TRANSEUROPEJSKICH



Wnioski

Włączenie do autostrady A4 ruchu z dróg S7 oraz S52 spowoduje przekroczenie maksymalnego dopuszczalnego ruchu dla autostrad o przekroju 3 pasów ruchu.

Najprawdopodobniej doprowadzi to do blokowania ruchu na autostradzie A4.

Najkorzystniejszym wariantem pod względem natężenia ruchu na autostradzie A4 jest wariant 6.

Włączenie dróg S7 i S52 do autostrady powinno nastąpić jak najdalej na wschód (węzeł Niepołomice albo węzeł Targowisko).