

ANALIZA STUDIUM KORYTARZOWEGO DLA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S7 KRAKÓW – MYŚLENICE

ANALIZA UTRUDNIEŃ W BUDOWIE DROGI S7 W KORYTARZU DROGI KRAJOWEJ DK7 „ZAKOPIANKI”

Spis treści

Odrzucenie przez GDDKiA istniejącego korytarza DK7 „Zakopianki” dla drogi ekspresowej S7	3
Odniesmy się do argumentów GDDKiA o braku możliwości wpisania korytarza S7 w ślad drogi DK7	4
Rezerwa terenów dla drogi ekspresowej S7 w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na trasie drogi DK7	5
Zgodność korytarza „Zakopianki” z planem zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego	7
Zgodność korytarza „Zakopianki” z rozporządzeniem Rady Ministrów	8
Czy budowa drogi ekspresowej S7 jest możliwa po śladzie drogi DK7 „Zakopianki” ?	9
Możliwość przebudowy drogi DK7 na odcinku Myślenice – Głogoczów	10
Możliwość przebudowy drogi DK7 na odcinku Głogoczów – Kraków	11
Obszary utrudniające przebudowę drogi DK7 do S7 (wg GDDKiA)	11
Analiza obszaru 1 w odniesieniu do aktualnych planów miejscowych zagospodarowania	13
Analiza obszaru 2 w odniesieniu do aktualnego planu miejscowego zagospodarowania	14
Analiza obszaru 3 w odniesieniu do aktualnego planu miejscowego zagospodarowania	15
Analiza obszaru 4 w odniesieniu do aktualnego planu miejscowego zagospodarowania	16
Analiza obszaru 5	17
Czy może dojść do przekroczenia natężenia ruchu na drodze S7 poprowadzonej śladem DK7 ?	18
Podsumowanie	19
Czy budowa drogi ekspresowej S7 jest możliwa po śladzie drogi DK7 „Zakopianki” ?	20

Odrzucenie przez GDDKiA istniejącego korytarza DK7 „Zakopianki” dla drogi ekspresowej S7

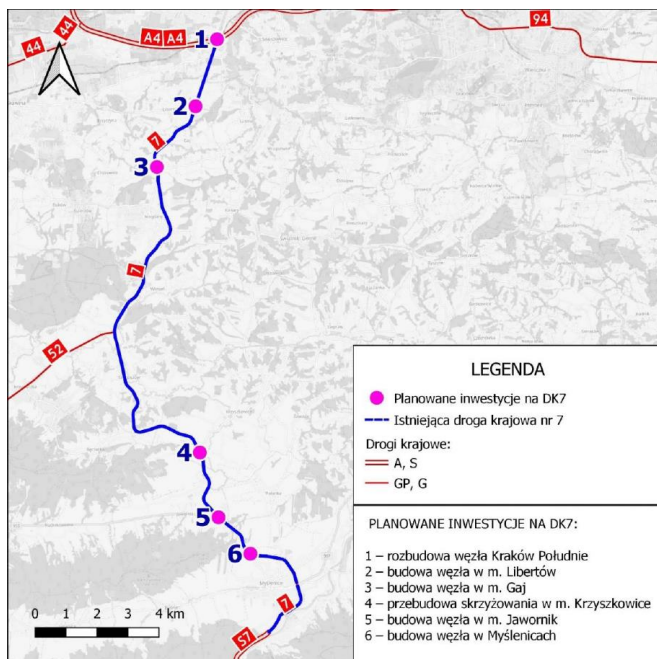
GDDKiA w studium korytarzowego przedstawiła analizę wykorzystania istniejącego korytarza drogi DK7 „Zakopianki” dla drogi ekspresowej S7.

Wnioski z tej analizy są następujące:

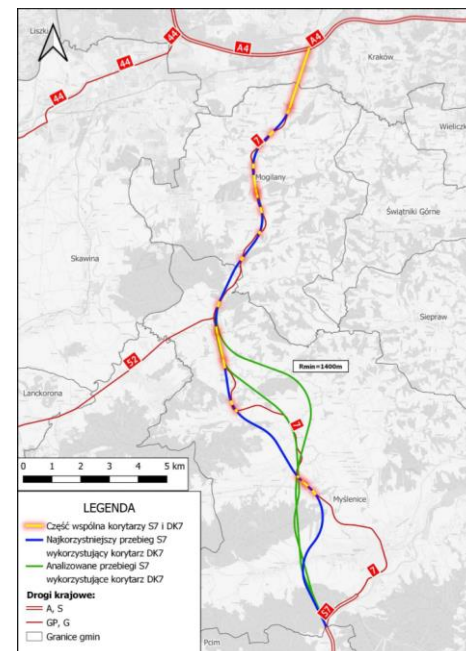
1. konieczna byłaby przebudowa nowo powstałych inwestycji (zwielokrotnienie kosztów poniesionych na tym samym ciągu komunikacyjnym),
2. utrata aktualnych planów węzłów Kraków – Południe oraz Libertów (koszty utracone),
3. możliwość wpisania drogi klasy S w korytarz drogi DK7 tylko w 25 %,
4. konieczność wyburzeń obiektów handlowych, przemysłowych, biurowych, mieszkalnych, w miejscach, w których należy wyznaczyć nowy korytarz dla drogi ekspresowej, oraz w miejscach, w których konieczne byłoby poszerzenie zarezerwowanego terenu dla DK7. Wskazano 5 obszarów konfliktowych.

Wniosek ostateczny:

5. z uwagi na wysokie parametry użytkowe i techniczne planowanej inwestycji stwierdzono brak możliwości wykorzystania tych rezerw [rezerw w planach miejscowych zagospodarowania] przy parametrach dla drogi klasy S.



Planowane inwestycje modernizacyjne na drodze DK 7



Optymalizacja przebiegu istniejącej drogi DK7 Kraków – Myślenice

Odnieśmy się do argumentów GDDKiA o braku możliwości wpisania korytarza S7 w ślad drogi DK7

1. Konieczna byłaby przebudowa nowo powstałych inwestycji (zwielokrotnienie kosztów poniesionych na tym samym ciągu komunikacyjnym).

Realizacja korytarzy 1, 2, 3, 6 również przewiduje budowę nowych węzłów zespolonych na autostradzie A4, zaś korytarzy 4, 5 konieczność budowy nowego węzła Kraków Tuchowska, którego koszt będzie znacznie większy od kosztów przebudowy istniejących węzłów.

2. Utrata aktualnych planów węzłów Kraków – Południe oraz Libertów (koszty utracone).

Wytyczenie trasy i zaprojektowanie całkowicie nowego korytarza dla drogi S7 oznacza koszty znacznie większe od kosztów zmiany aktualnych planów.

3. Możliwość wpisana drogi klasy S w korytarz drogi DK7 tylko w 25 %.

Należałoby raczej powiedzieć w aż 25 %. W żadnym innym wariantcie nie ma możliwości wykorzystania rezerw terenowych dla budowy drogi S7.

4. Konieczność wyburzeń obiektów handlowych, przemysłowych, biurowych, mieszkalnych, w miejscach, w których należy wyznaczyć nowy korytarz dla drogi ekspresowej, oraz w miejscach, w których konieczne byłoby poszerzenie zarezerwowanego terenu dla DK7. Wskazano 5 obszarów konfliktowych.

W każdym wariantcie korytarzy 1 ÷ 6 zajdzie konieczność wyburzenia znacznie większej ilości budynków (i znacznie wyższe koszty z tym związane).

Przeprowadzenie nowego korytarza drogi S7 przez tereny, które mają przewidziane całkowicie inne sposoby wykorzystania, głównie tereny mieszkaniowe i cenne środowiskowo (np. Dolina Wilgi), oznacza konieczności wywłaszczeń znacznie większych terenów i zniszczenie wielu osiedli mieszkaniowych i terenów zielonych, mając zarezerwowane miejsce na drogę ekspresową wzdłuż korytarza DK7 już od kilkunastu lat.

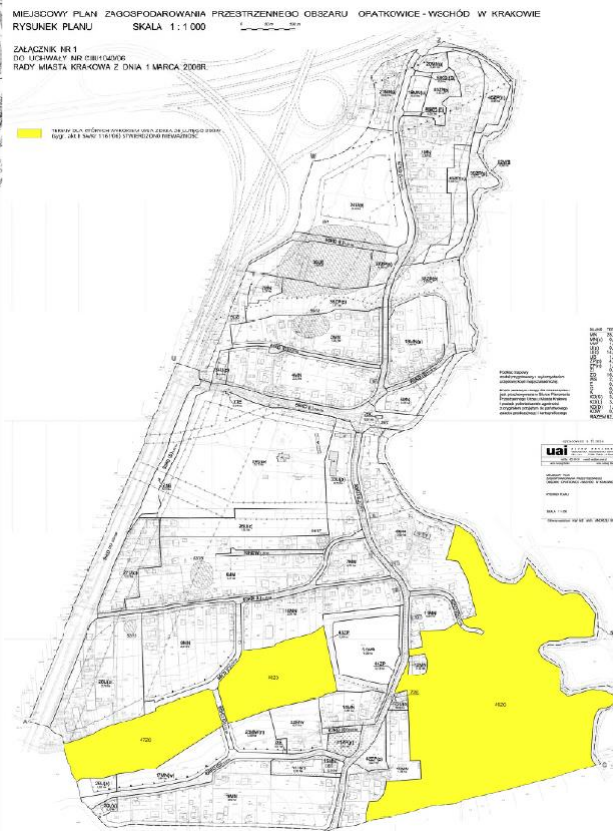
Rezerwa terenów dla drogi ekspresowej S7 w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na trasie drogi DK7

We wszystkich planach miejscowych zagospodarowania gmin na całej długości trasy DK7 od Myślenic do Krakowa są zarezerwowane tereny pod rozbudowę z drogi GP (obecnej) do klasy S (drogi ekspresowej). Tereny te są zarezerwowane już od początku lat 2000, czyli blisko 20 lat.

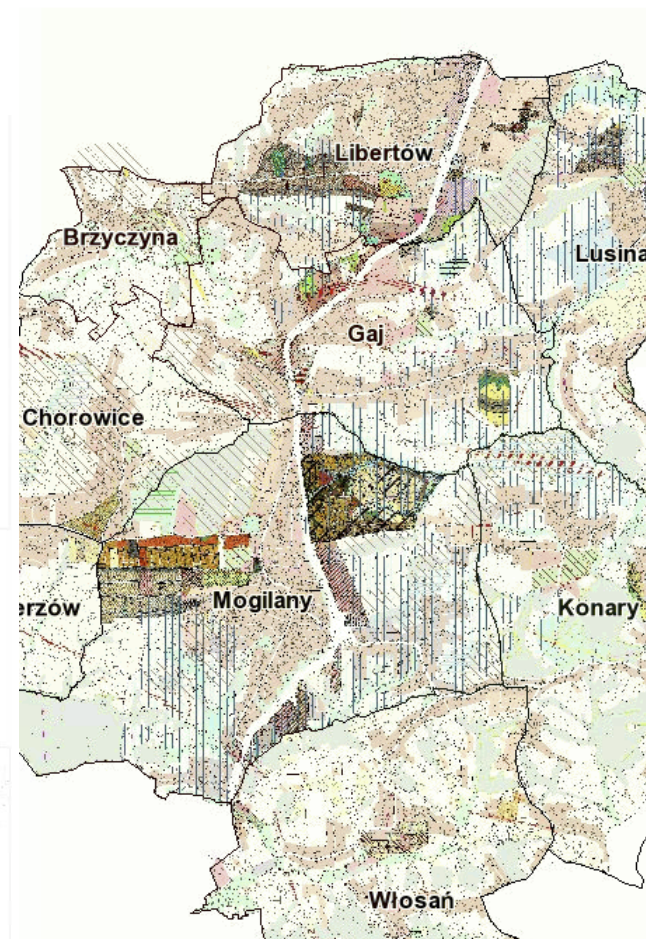
Poniżej pokazano rysunki planów miejscowych z obszarów zawierających drogę DK7.



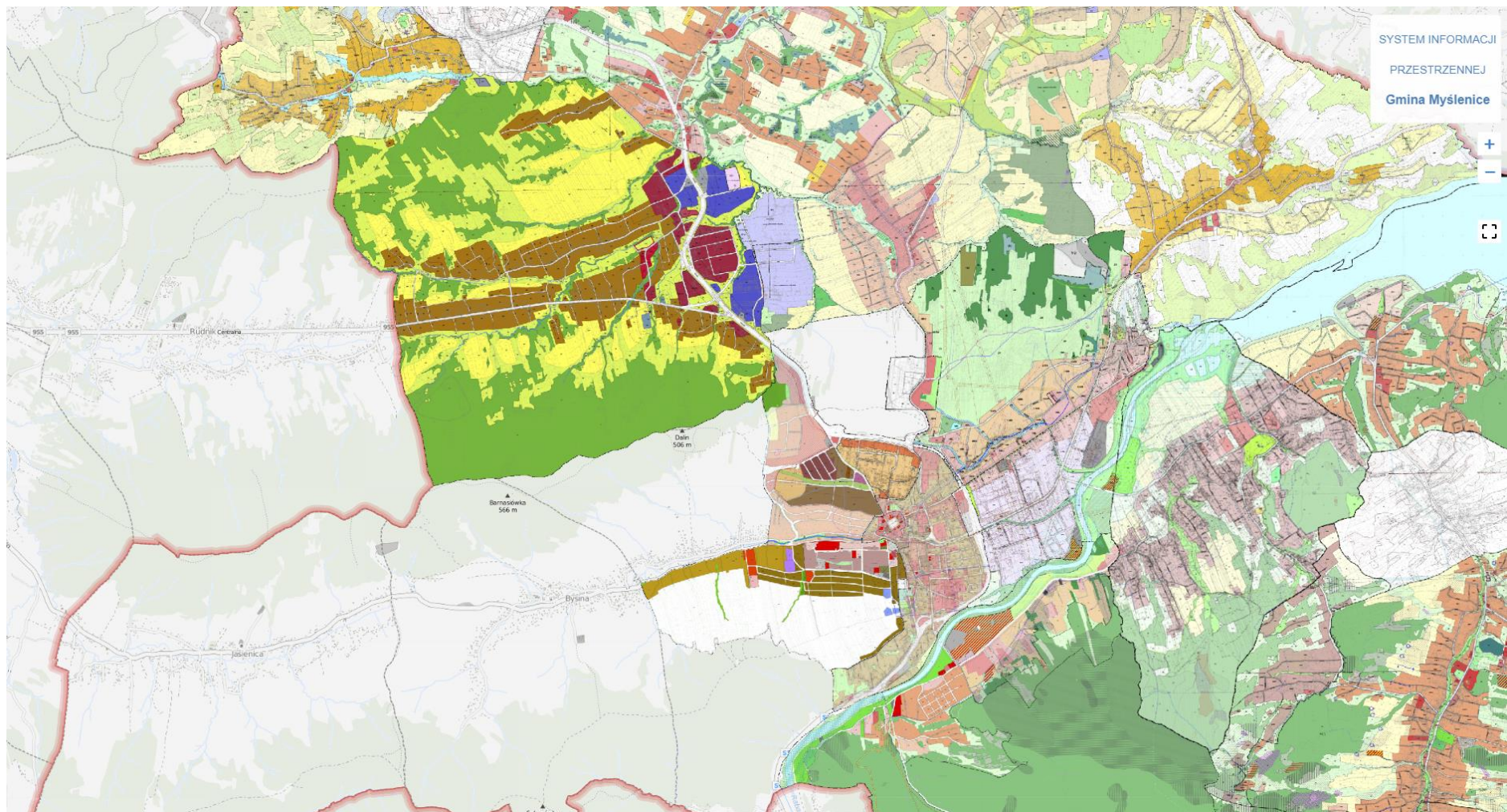
Kraków – Opatkowice Zachód



Kraków – Opatkowice Wschód



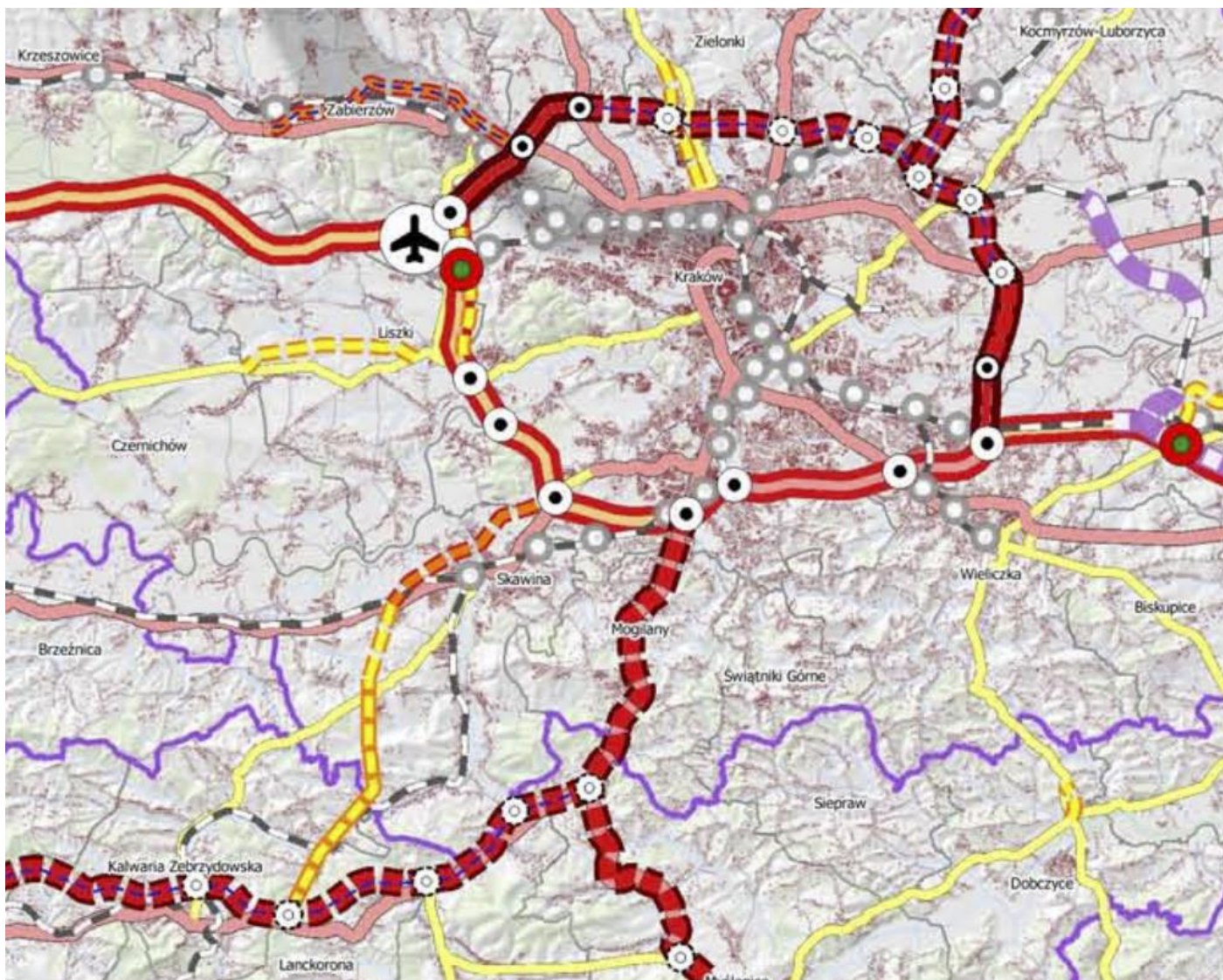
Mogilany



Myślenice

Zgodność korytarza „Zakopianki” z planem zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego

Budowa drogi ekspresowej S7 po korytarzu drogi krajowej DK7 jest również wskazana w planie województwa małopolskiego.



Fragment załącznika nr 3 „Transport” do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.

Zgodność korytarza „Zakopianki” z rozporządzeniem Rady Ministrów

Korytarz „Zakopianki” jest w pełni zgodny z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zmianami), gdyż rozporządzenie nie przewiduje wydłużenia na wschód drogi S52 poza drogę DK7.

Tylko korytarz nr 5 jest jeszcze zgodny z rozporządzeniem. Pozostałe korytarze 1, 2, 3, 4, 6 są niezgodne.

Dziennik Ustaw

– 3 –

Poz. 1819



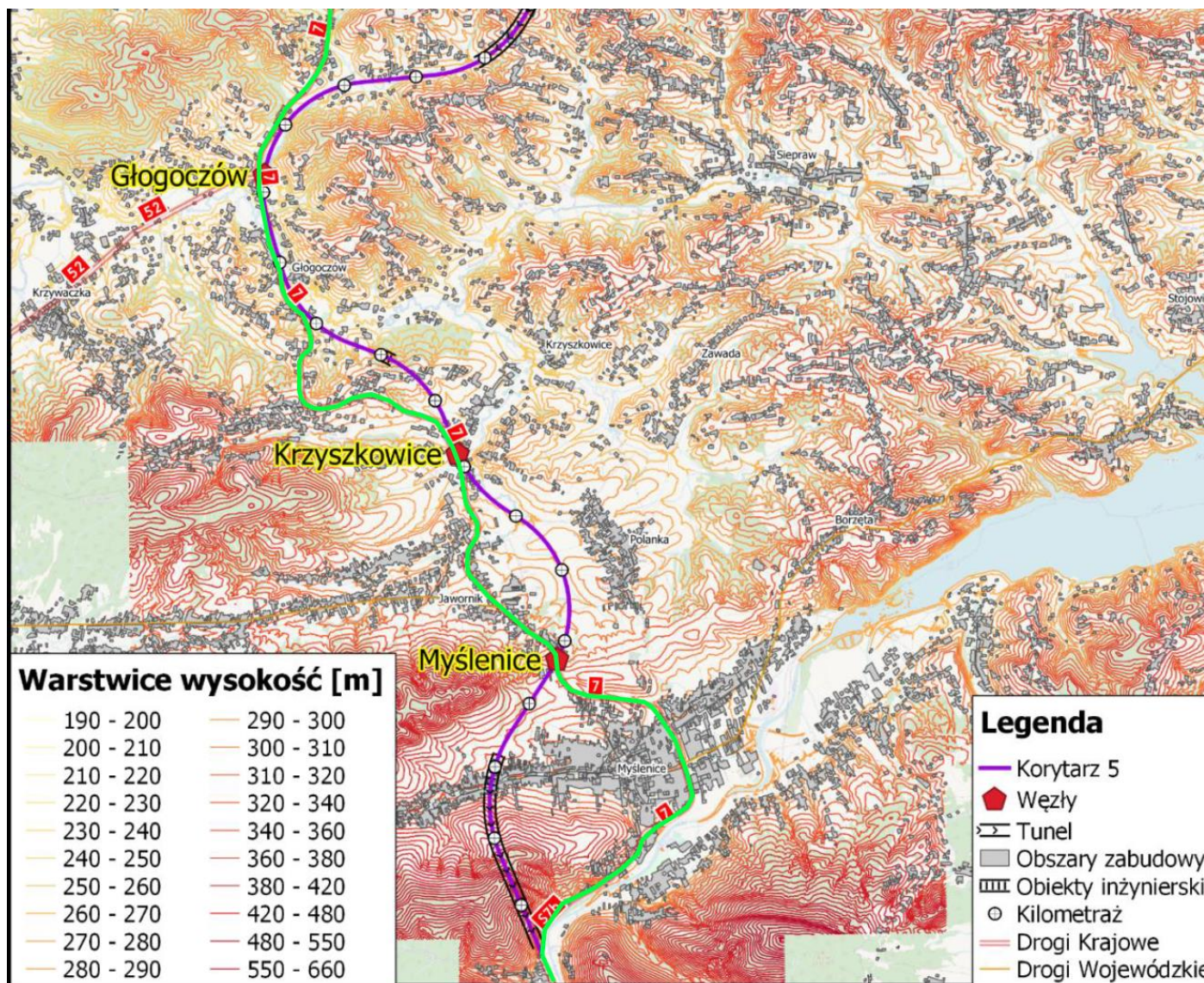
25.	S52	(Brno) granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała – S7 (Głogoczów)... ¹⁾ – A4 (Balice) – Kraków – S7 (Zastów)
26.	S61	S8 (Ostrów Mazowiecka) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Elk – Raczek – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno)
27.	S74	S12 (Sulejów) – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – S19 (Nisko)
28.	S79	Warszawa (Marynarska) – S2 (Warszawa Lotnisko)
29.	S86	Sosnowiec (Małobądzka) – Katowice (Bohaterów Monte Cassino)

¹⁾ ... – przerwa w ciągłości przebiegu drogi o danym numerze.

Czy budowa drogi ekspresowej S7 jest możliwa po śladzie drogi DK7 „Zakopianki” ?

Możliwość przebudowy drogi DK7 na odcinku Myślenice – Głogoczów

Budowa drogi S7 po śladzie istniejącej drogi DK7 od Myślenic do Głogoczowa jest możliwa częściowo. Świadczy o tym fakt, że analizowany korytarz nr 5 jest wyznaczony właśnie taką trasą.

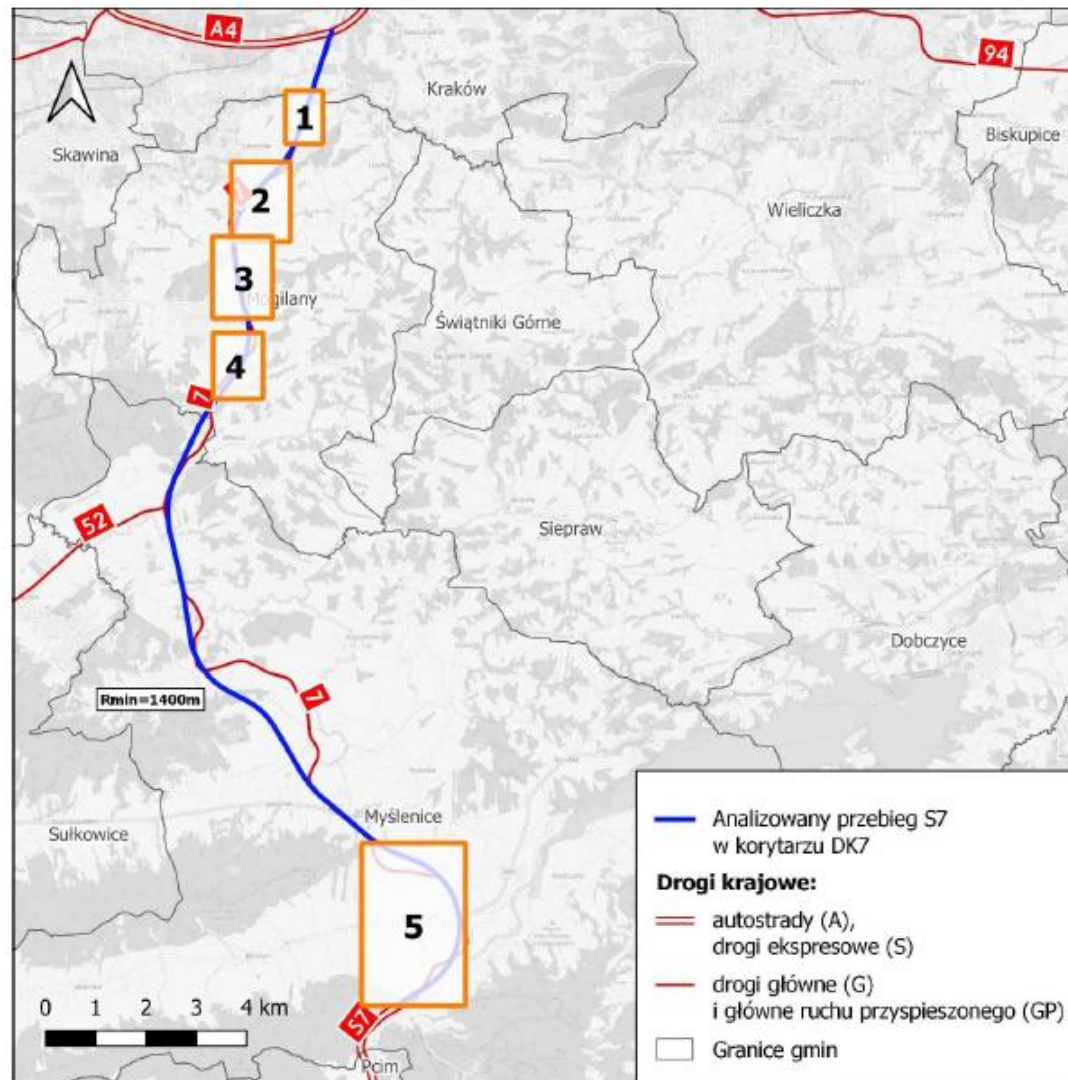


Południowa część korytarza nr 5 drogi S7 od Myślenic do Głogoczowa po śladzie istniejącej drogi DK7.

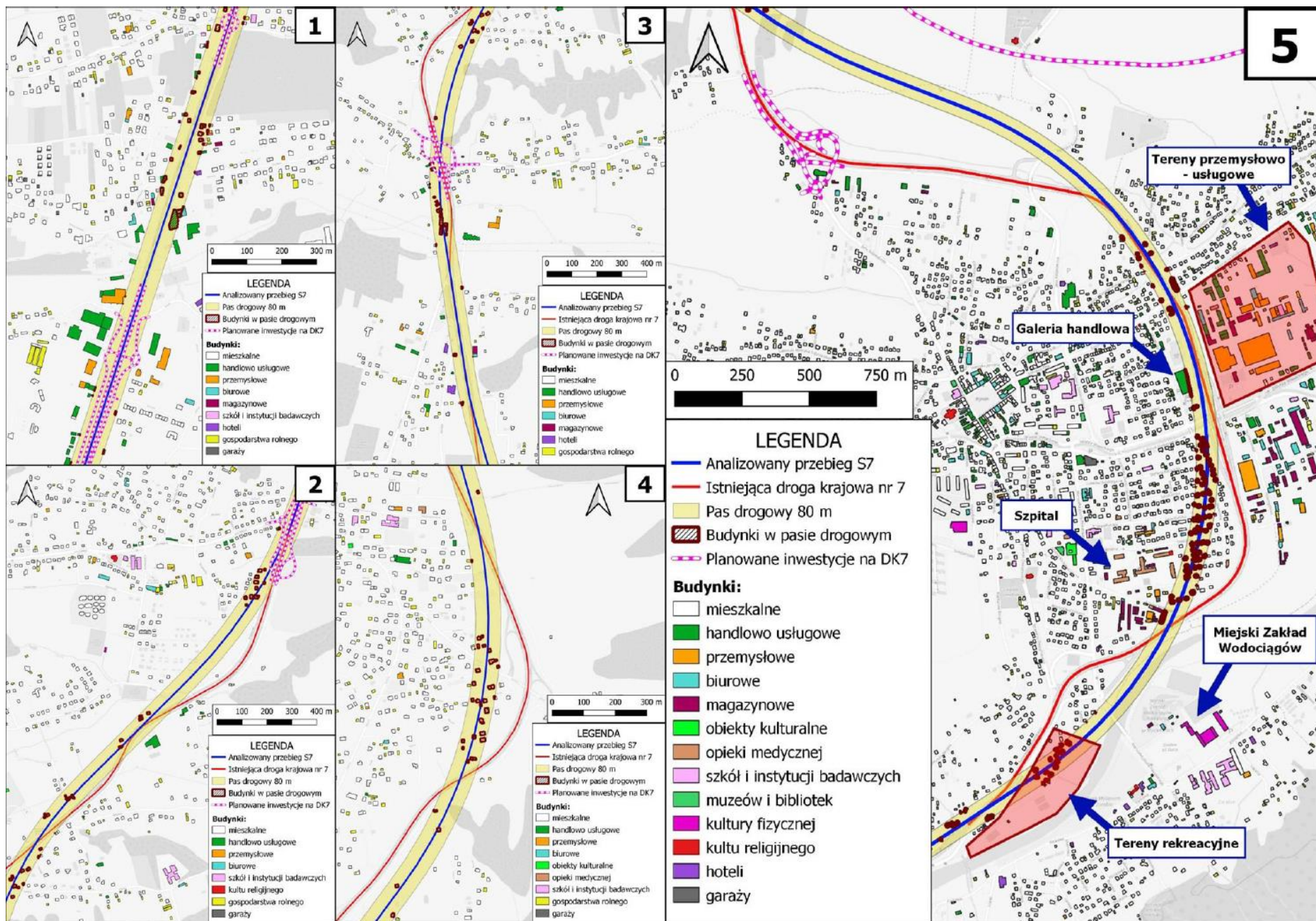
Możliwość przebudowy drogi DK7 na odcinku Głogoczów – Kraków

Obszary utrudniające przebudowę drogi DK7 do S7 (wg GDDKiA)

Studium podaje 5 obszarów, w których budowa drogi S7 byłaby utrudniona (studium nie używa określenia „niemożliwa”, ale „utrudniona”).



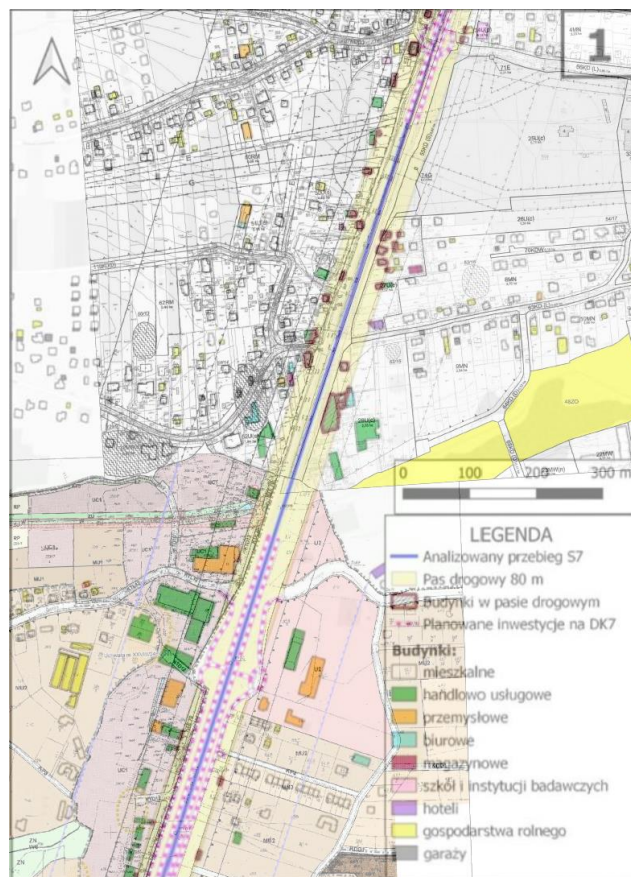
Obszary utrudniające przebudowę DK7 do S7 wskazane w studium korytarzowym na tle całego odcinka drogi DK7 Myślenice - Kraków.



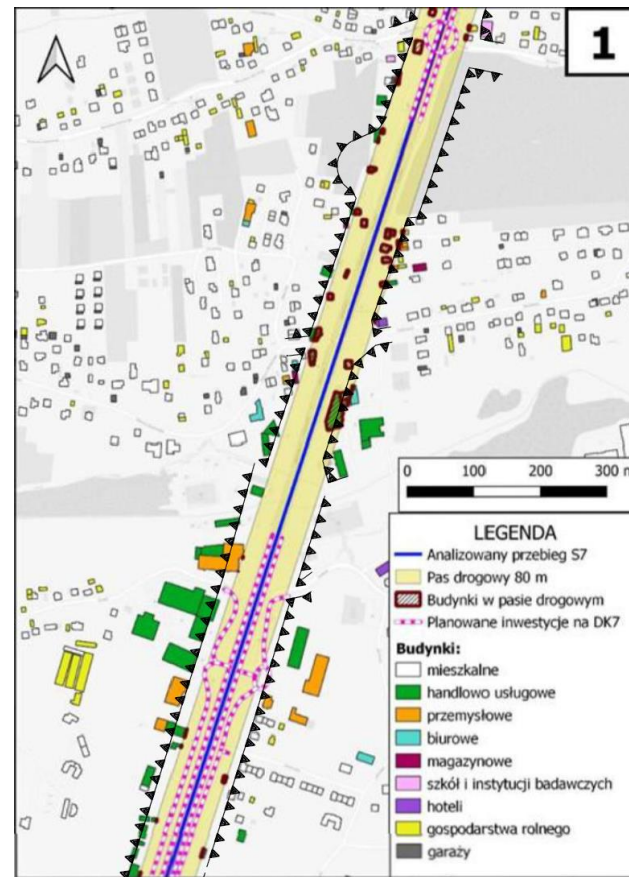
Powiększenie 5 obszarów utrudniające przebudowę DK7 do S7 wskazane w studium korytarzowym.

Analiza obszaru 1 w odniesieniu do aktualnych planów miejscowych zagospodarowania

Obszar nr 1 znajduje się w zasięgu trzech planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego: Kraków – Opatkowice Zachód, Kraków – Opatkowice Wschód, Mogilany.



Obszar nr 1 nałożony na plan zagospodarowania



Linie zabudowy i granice obszarów ograniczające zabudowę na obszarze nr 1

Analiza:

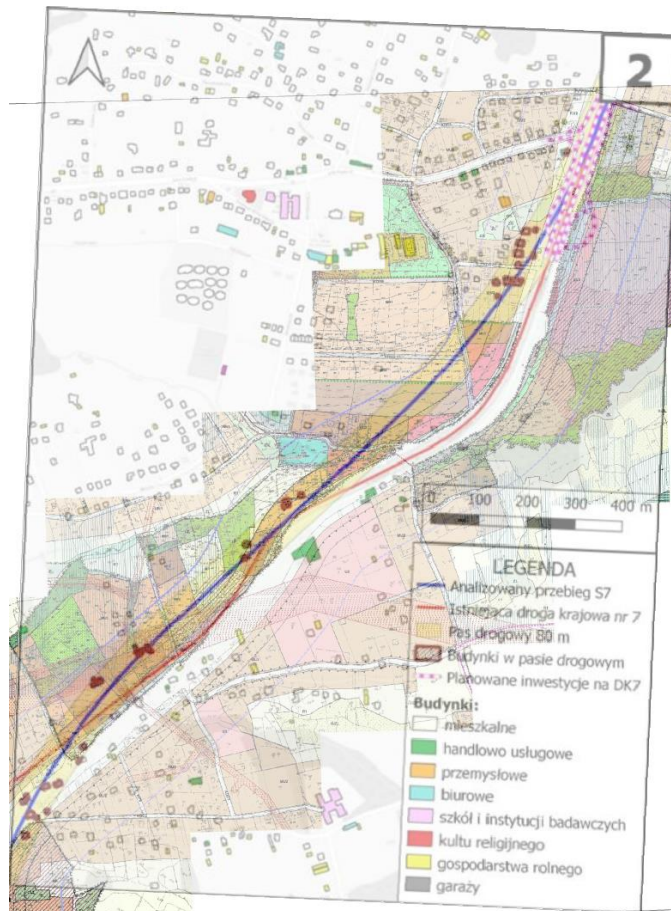
Studium wskazuje dla obszaru 1 wyburzenie 27 budynków.

Wszystkie te budynki znajdują się w terenach zarezerwowanych pod rozbudowę drogi DK7, bądź na innych obszarach ale przed linią zabudowy. Wszystkie te budynki są w planach przewidziane do wyburzenia w przypadku rozbudowy drogi DK7. Budynków tych nie wolno rozbudowywać, a niektórych nawet remontować. Część z nich przeznaczonych jest do likwidacji.

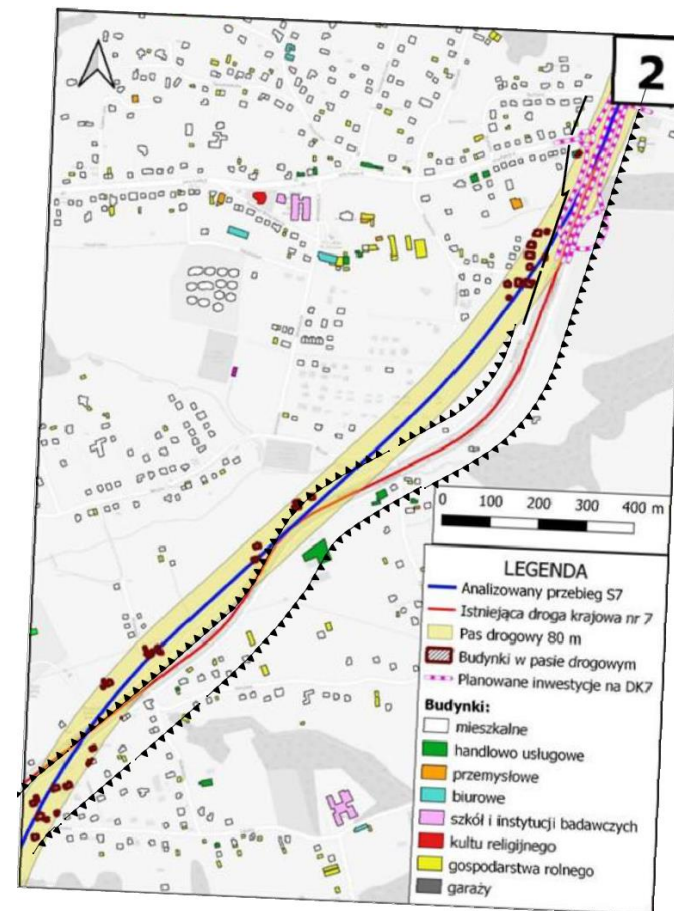
Tylko jeden z budynków znajduje się w obszarze 27Uc, który jednak jest przewidziany jako rezerwa dla drogi DK7.

Analiza obszaru 2 w odniesieniu do aktualnego planu miejscowego zagospodarowania

Obszar nr 2 znajduje się w zasięgu planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego gminy Mogilany.



Obszar nr 2 nałożony na plan zagospodarowania



Linie zabudowy i granice obszarów ograniczające zabudowę na obszarze nr 2

Analiza:

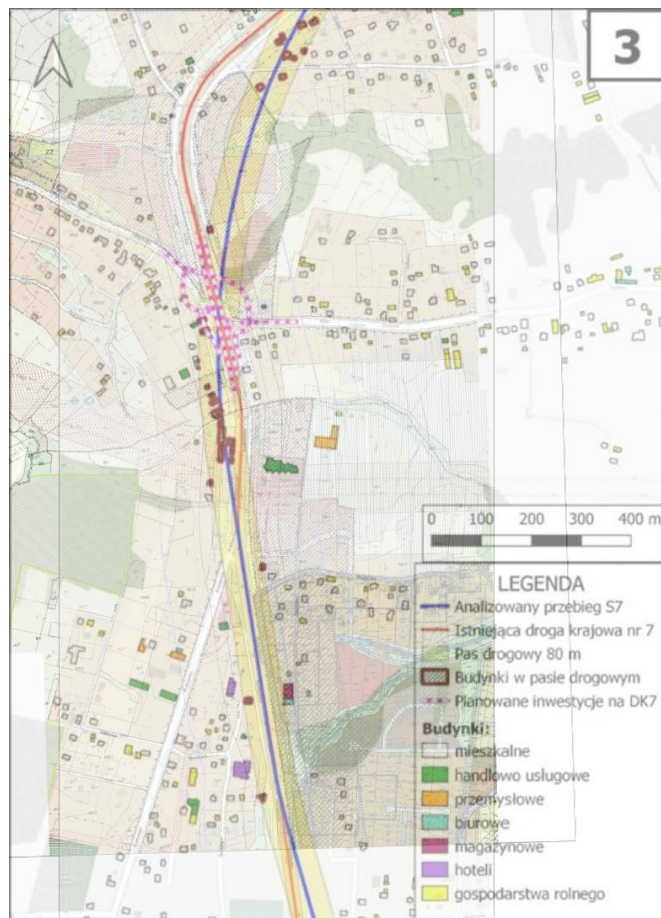
Studium wskazuje dla obszaru 2 wyburzenie 26 budynków.

22 z tych budynków znajduje się w terenach zarezerwowanych pod rozbudowę drogi DK7, bądź na innych obszarach ale przed linią zabudowy. Budynki te budynki są przewidziane w planie do wyburzenia w przypadku rozbudowy drogi DK7. Budynków tych nie wolno rozbudowywać. Obiekty znajdujące się w obszarach drogowych przeznaczone są do likwidacji.

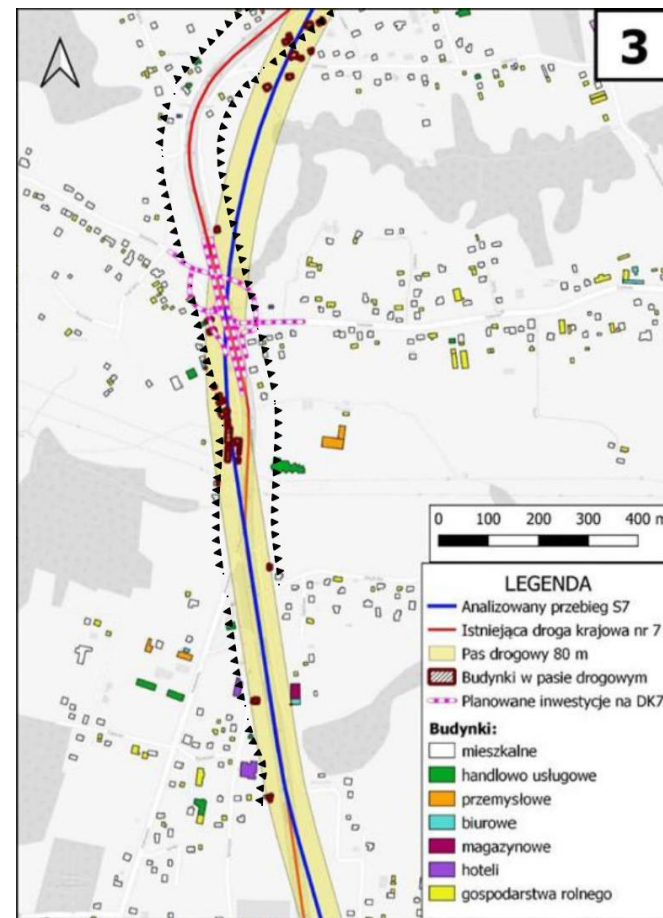
4 budynki kolidujące z trasą S7 znajduje się w obszarach planu MU2 nie przewidzianych jako rezerwa dla drogi DK7.

Analiza obszaru 3 w odniesieniu do aktualnego planu miejscowego zagospodarowania

Obszar nr 3 znajduje się w zasięgu planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego gminy Mogilany.



Obszar nr 3 nałożony na plan zagospodarowania



Linie zabudowy i granice obszarów ograniczające zabudowę na obszarze nr 3

Analiza:

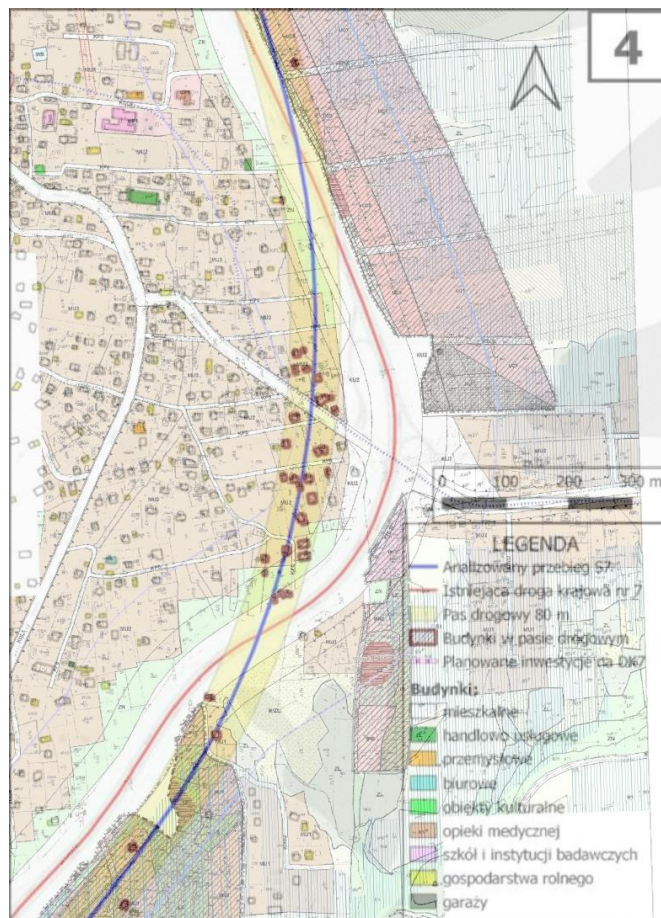
Studium wskazuje dla obszaru 3 wyburzenie 22 budynków.

13 z tych budynków znajduje się w terenach zarezerwowanych pod rozbudowę drogi DK7, bądź na innych obszarach ale przed linią zabudowy. Budynki te budynki są przewidziane w planie do wyburzenia w przypadku rozbudowy drogi DK7. Budynków tych nie wolno rozbudowywać. Obiekty znajdujące się w obszarach drogowych przeznaczone są do likwidacji.

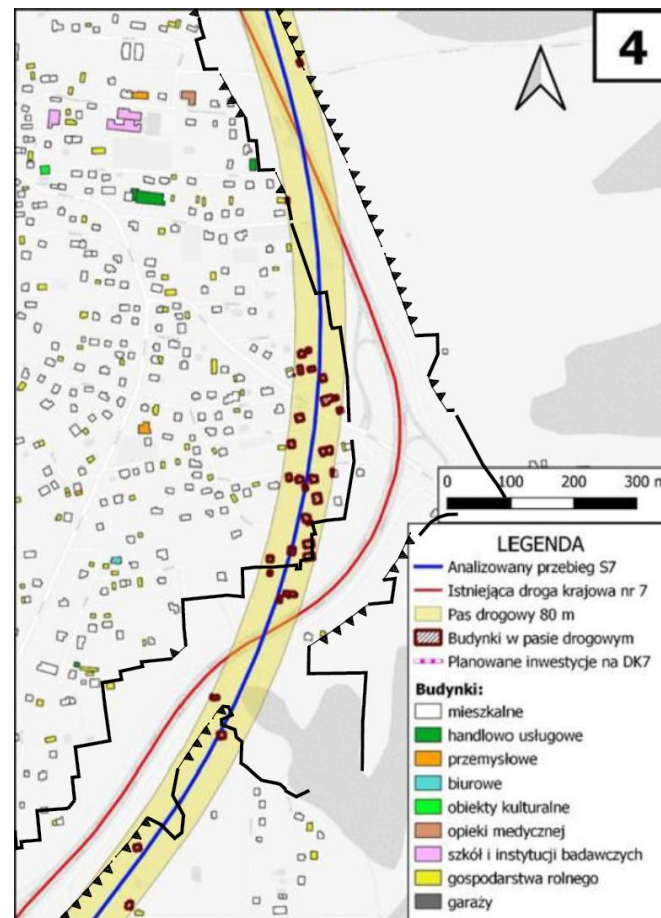
9 budynków kolidujących z trasą S7 znajduje się w obszarach planu MU1, MU2 nie przewidzianych jako rezerwa dla drogi DK7.

Analiza obszaru 4 w odniesieniu do aktualnego planu miejscowego zagospodarowania

Obszar nr 4 znajduje się w zasięgu planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego gminy Mogilany.



Obszar nr 4 nałożony na plan zagospodarowania



Linie zabudowy i granice obszarów ograniczające zabudowę na obszarze nr 4

Analiza:

W obszarze nr 4 planowany przebieg S7 najbardziej odbiega od korytarza drogi DK7. Studium wskazuje dla obszaru 4 wyburzenie 28 budynków.

6 z tych budynków znajduje się w terenach zarezerwowanych pod rozbudowę drogi DK7, bądź na innych obszarach ale przed linią zabudowy. Budynki te budynki są przewidziane w planie do wyburzenia w przypadku rozbudowy drogi DK7. Budynków tych nie wolno rozbudowywać. Obiekty znajdujące się w obszarach drogowych przeznaczone są do likwidacji.

22 budynki kolidujące z trasą S7 znajduje się w obszarach planu MU1, MU2 nie przewidzianych jako rezerwa dla drogi DK7.

Analiza obszaru 5

Nie analizowano obszaru kolizyjnego nr 5 ze względu na planowaną przebudowę tego rejonu nie tylko w przypadku rozbudowy drogi DK7, ale również we wszystkich przypadkach planowanych korytarzy 1 ÷ 6.

Czy może dojść do przekroczenia natężenia ruchu na drodze S7 poprowadzonej śladem DK7 ?

Przewidywane natężenie ruchu na korytarzu „Zakopianki” szacuje się:

- w roku 2040 na 86 168 pojazdów / dobę,
- w roku 2052 natężenie to wyniesie ok. 105 000 pojazdów / dobę.

Przy założeniu, że przebudowana droga S7 będzie miała po 3 pasy w każdą stronę dopuszczalne natężenie ruchu wynosi:

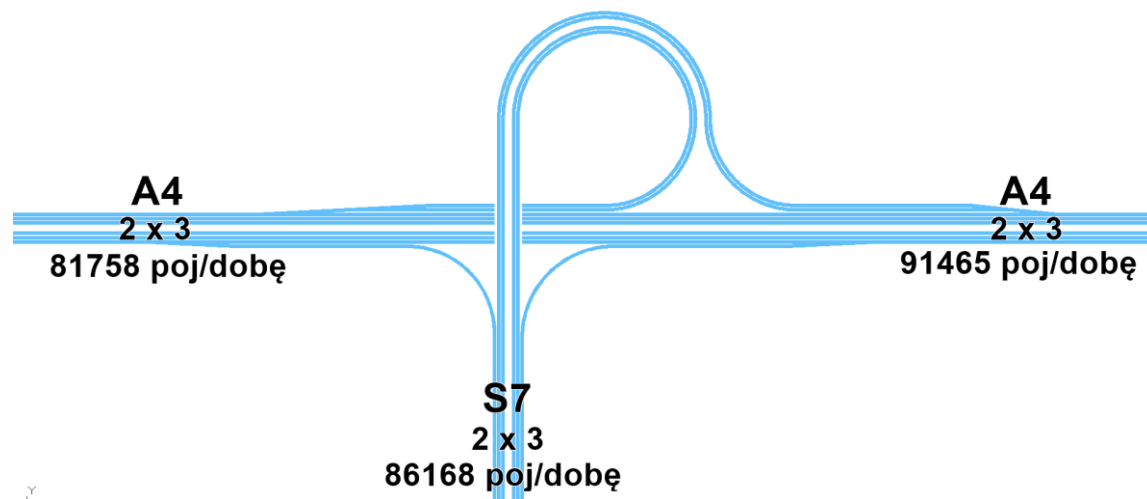
- 95 000 pojazdów / dobę w obszarze zamiejskim,
- 110 000 pojazdów / dobę w obszarze aglomeracji miejskich.

Tak więc natężenie ruchu na korytarzu „Zakopianki” w 2052 r. będzie na granicy przepustowości.

Biorąc jednak pod uwagę fakt, że w Studium Korytarzowym zakłada się natężenia ruchu na autostradzie A4 przekraczające natężenia dopuszczalne dla autostrad powstaje pytanie: czy rzeczywiście jest to problem ?

Można odpowiedzieć na to pytanie tak:

- Obie drogi: korytarz „Zakopianki” jako S7, oraz autostrada A4, będą miały 2 x 3 pasy ruchu;
- Jeżeli zakładamy, że autostrada zachowa swoją przejezdną, to również korytarz „Zakopianki” ją zachowa.
- Jeśli natomiast założymy, iż korytarz „Zakopianki” przekroczy swoją przepustowość – na pewno przekroczy ją również autostrada A4.



Natężenia ruchu na drogach A4 i S7 na węźle Kraków Południe w 2040 r.

Podsumowanie

1. Wzdłuż istniejącej drogi DK7 są zarezerwowane tereny na przebudowę tej drogi do drogi ekspresowej.
2. Budowa drogi S7 po trasie korytarza drogi DK7 jest zgodna z planem zagospodarowania województwa małopolskiego.
3. Zachodzi konieczność zmiany geometrii istniejącego korytarza drogi DK7 aby dostosować ją do wymagań drogi ekspresowej. Będzie się to wiązało z koniecznością wywłaszczeń właścicieli również poza rezerwami terenów dla drogi DK7.
4. Nowe tereny konieczne pod budowę drogi S7 po trasie DK7 (nie rezerwowane wcześniej) są bardzo małe w porównaniu do całości powierzchni wymaganej pod drogę. Znacząca większość wymaganego obszaru należy już do Państwa. W przypadku budowy drogi S7 w nowym korytarzu konieczne będzie pozyskanie powierzchni całego korytarza.
5. Z przedstawionych obszarów kolizyjnych w studium korytarzowym wynika konieczność wyburzenia 103 budynków. Z tego 68 budynków (grubo ponad połowa) znajduje się obecnie w obszarach planów miejscowych z przeznaczeniem do sukcesywnej likwidacji, lub braku możliwości remontu, lub konieczności wyburzenia w przypadku rozbudowy drogi DK7.
6. Wiele z budynków kolidujących z proponowaną drogą S7 po trasie DK7 już jest w złym stanie technicznym, bądź są to obiekty o niewielkiej wartości (patrz przykłady poniżej), co wynika z polityki przestrzennej związanej z drogą DK7. Wywłaszczenie właścicieli tych nieruchomości będzie znacznie mniej kosztowne od budynków w obszarach mieszkalnych bądź przemysłowych nie objętych dotąd ograniczeniami.
7. Budowa drogi ekspresowej S7 po trasie korytarza drogi DK7 będzie wiązała się z koniecznością wywłaszczeń właścicieli nieruchomości, jednak w o wiele mniejszym stopniu niż przy budowie jakiegokolwiek innego z proponowanych korytarzy dla S7.
8. Odbiór społeczny koniecznych wywłaszczeń wśród właścicieli nieruchomości, którzy od blisko 20 lat wiedzą o takiej możliwości, będzie znacznie mniej traumatyczny niż dla osób, dla których nowa droga S7 będzie zaskoczeniem i zniweczeniem ich życiowych planów.
9. W obszarach zarezerwowanych w planach miejscowych zagospodarowania dla drogi DK7 nie prowadzone są już od wielu lat żadne inwestycje budowlane. Na trasach proponowanych korytarzy 1 ÷ 6 inwestycje były prowadzone bardzo intensywnie w tym czasie, są, i nadal będą aż do ustalenia konkretnej trasy drogi S7.

W załączniku podano dokładną analizę dla obszarów 1 ÷ 4 utrudniających budowę drogi S7 po trasie DK7 w odniesieniu do poszczególnych planów miejscowych zagospodarowania.

Uwaga: analiza została wykonana w oparciu o mapy pobrane z platform internetowych (BIP, Geoportal 2). Nie są to materiały geodezyjne.

Czy budowa drogi ekspresowej S7 jest możliwa po śladzie drogi DK7 „Zakopianki” ?

Na pewno tak, a „nieakceptowalnie duże oddziaływanie na budynki i ludzi” przywołane w studium korytarzowym jest w dużej mierze zgodne z planami zagospodarowania przestrzennego gmin. Ponad połowa budynków konfliktowych jest w planach przeznaczona do wyburzeń w przypadku przebudowy drogi DK7.