

ANALIZA STUDIUM KORYTARZOWEGO DLA BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S7 KRAKÓW – MYŚLENICE

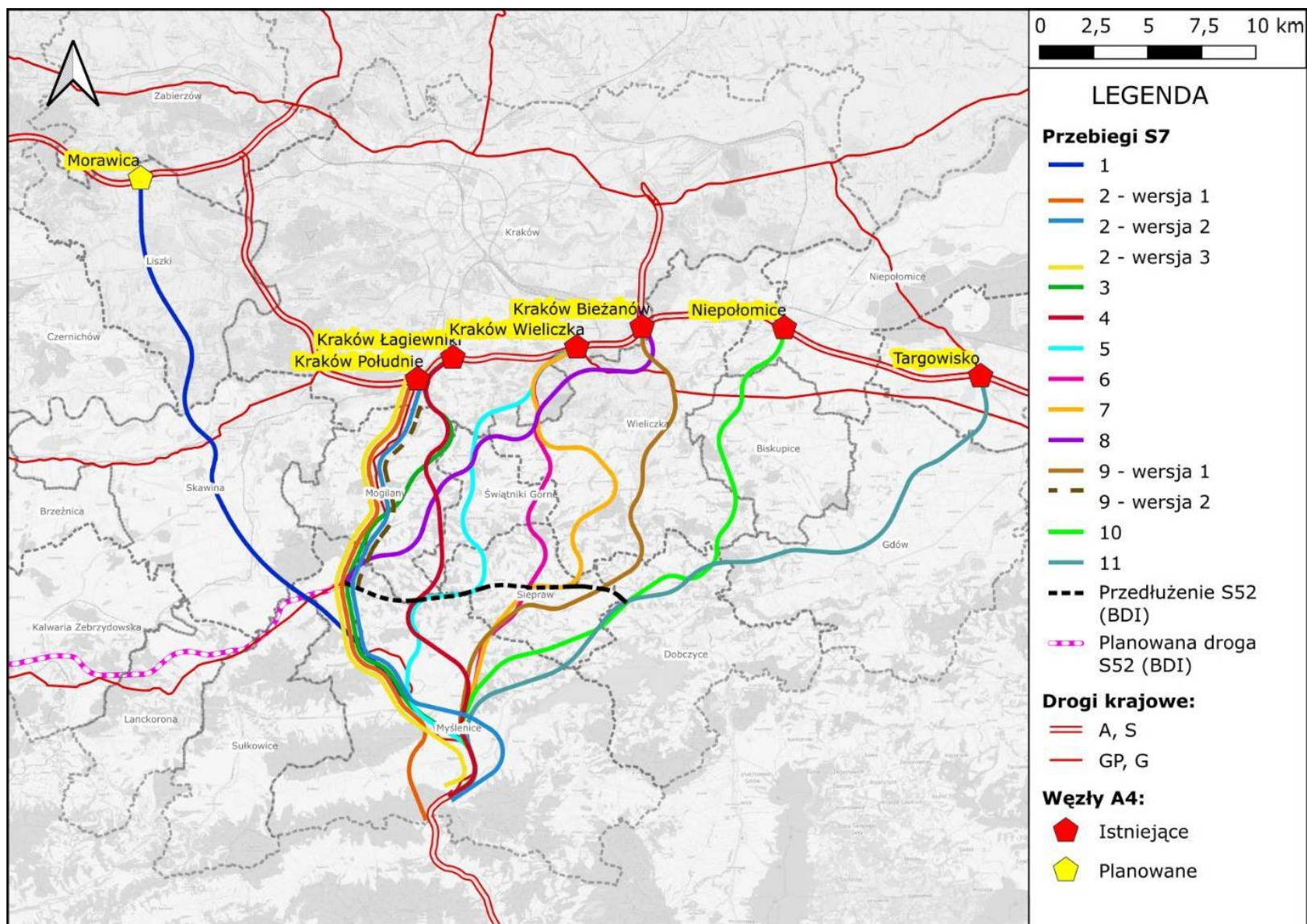
NIESŁUSZNE ODRZUCENIE KORYTARZY: MORAWICA, NIEPOŁOMICE, TARGOWISKO

Spis treści

Wybór korytarzy do analizy w studium korytarzowym z przebiegów poddanych analizie sieciowej	3
Kryteria wyboru korytarzy do analizy w studium korytarzowym	4
Ostatecznie wybrane korytarze do analizy wielokryterialnej	5
Żle określona długość nakładania odcinków w przebiegu Morawica	6
Rysunek pokazujący błędnie przyjętą długość nakładania odcinków dla przebiegu Morawica	7
Prawidłowa długość nakładania odcinków dla przebiegu Morawica	8
Wnioski	9
Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa	10
Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa – przebieg Morawica	11
Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa – przebieg Niepołomice	12
Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa – przebieg Targowisko	13
Emisje spalin z pojazdów poruszających się obwodnicą Krakowa	14
Zgodność z planowanym obejściem Krakowa	15
Wnioski	16

Wybór korytarzy do analizy w studium korytarzowym z przebiegów poddanych analizie sieciowej

W studium korytarzowym poddano analizie 14 możliwych przebiegów dla drogi S7.

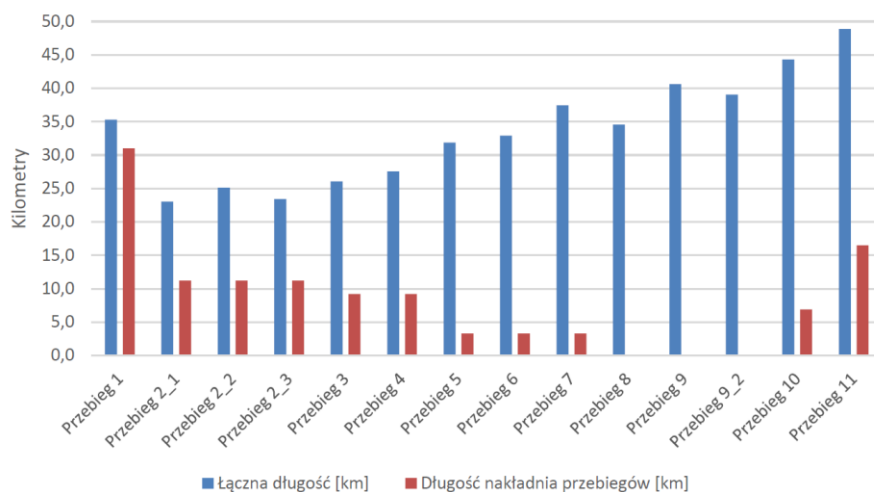


Analizowane przebiegi drogi S7 poddane analizie sieciowej.

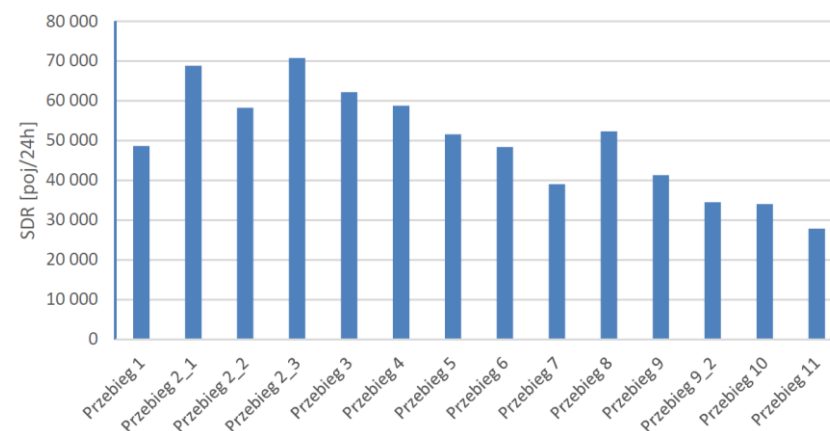
Kryteria wyboru korytarzy do analizy w studium korytarzowym

Do wyboru korytarzy analizowanych w studium korytarzowym przyjęto następujące kryteria:

- **Kryterium długości** (łączna długość S7 i S52 niezbędnej do powiązania z BDI),
- **Kryterium dotyczące unikania wspólnych/dublujących się przebiegów dróg szybkiego ruchu** (A4 i S7),
- **Kryterium ruchowe** (prognozowane natężenie ruchu na korytarzu).



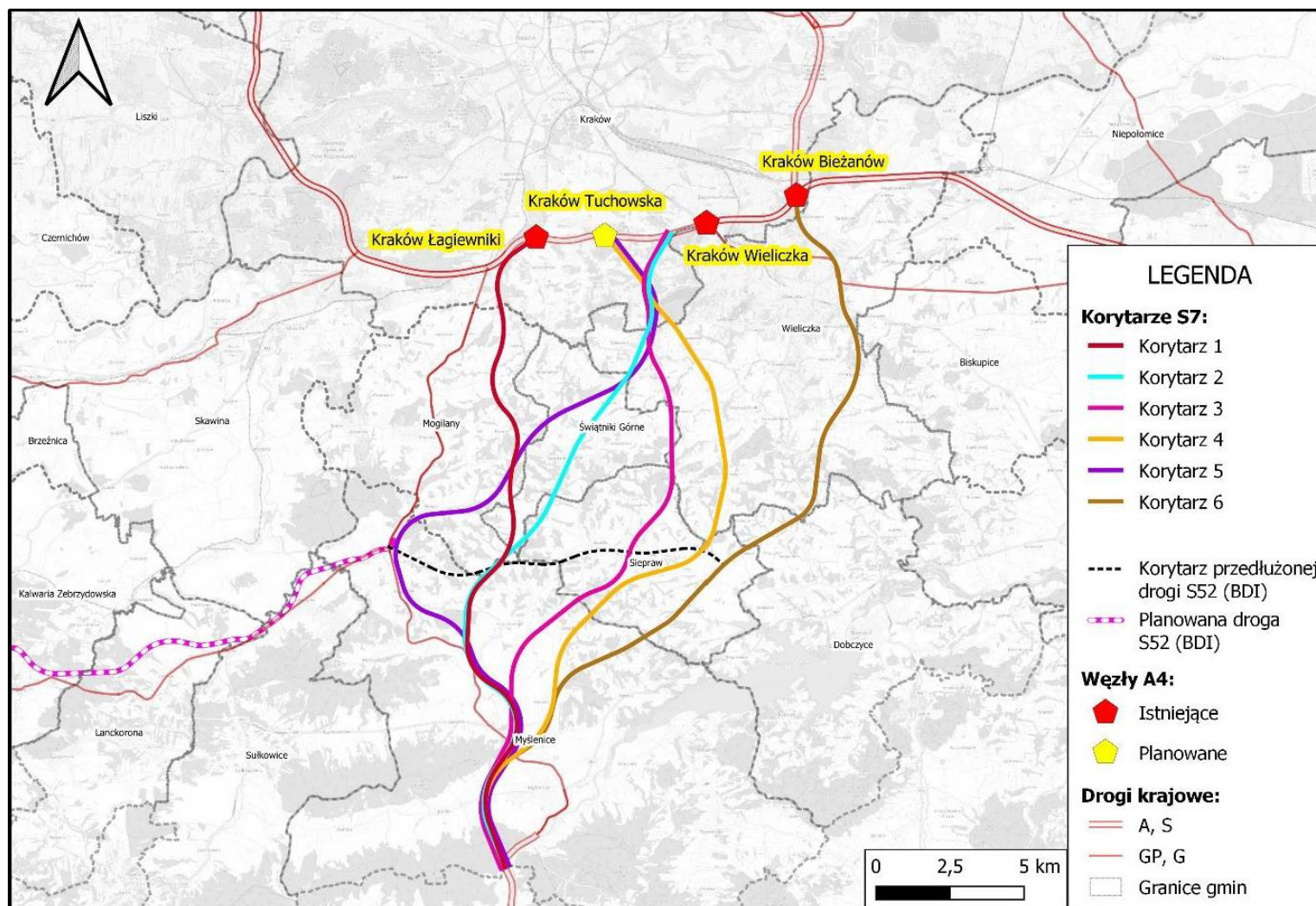
Porównanie przebiegów w aspekcie długości i nakładania w studium korytarzowym.



Porównanie przebiegów w aspekcie kryterium ruchowego w studium korytarzowym.

Ostatecznie wybrane korytarze do analizy wielokryterialnej

Na podstawie powyższych kryteriów wybrano 6 korytarzy poddanych dalszej analizie w studium korytarzowym.

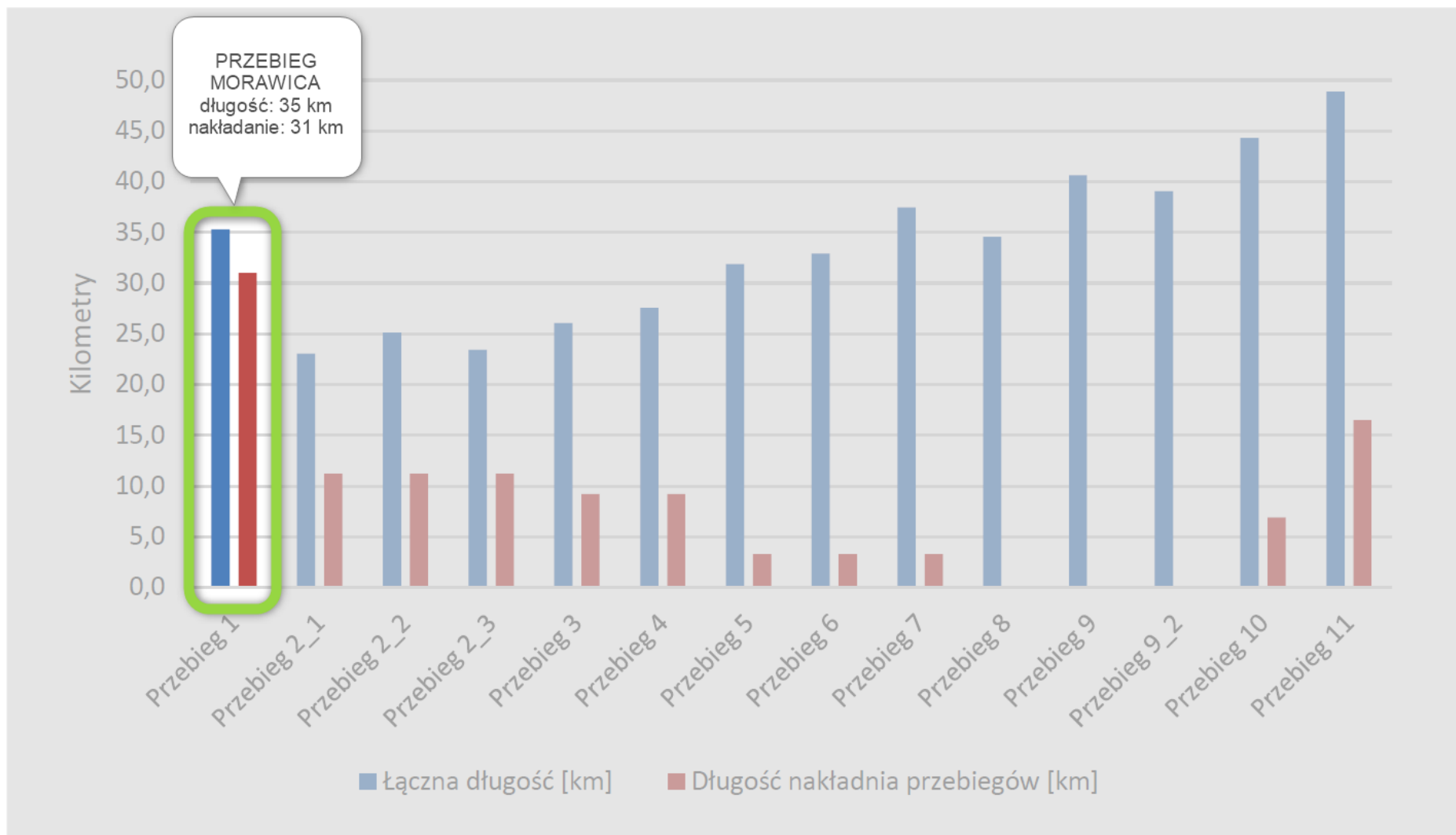


Wyselekcjonowane korytarze poddane analizie w studium korytarzowym.

Do dalszej analizy nie zakwalifikowano przebiegów:

- zachodniego (Morawica)
- wschodnich (Niepołomice oraz Targowisko)
- przebiegów po śladzie istniejącej drogi DK7 („Zakopianki”)

Źle określona długość nakładania odcinków w przebiegu Morawica

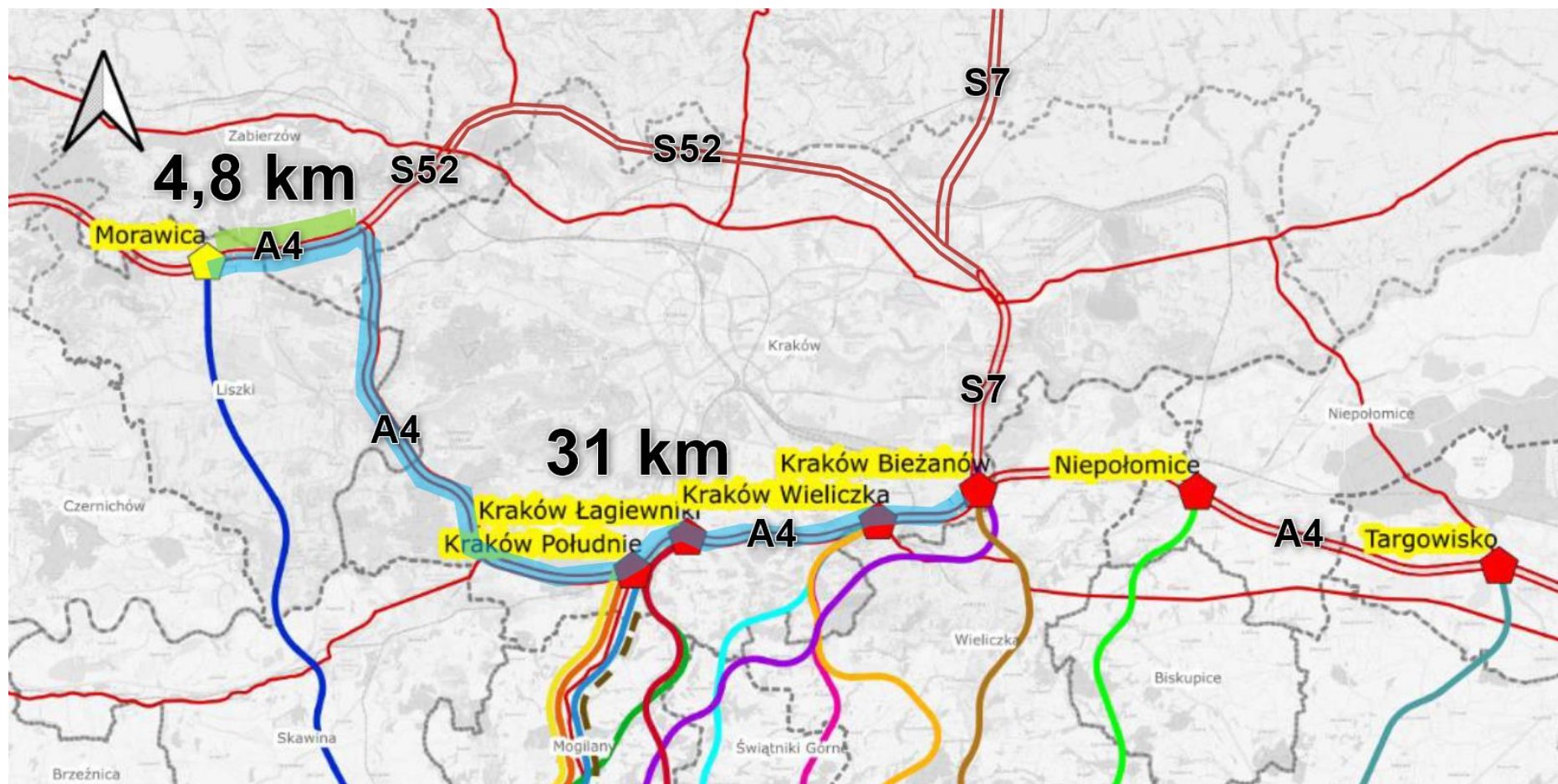


Porównanie przebiegów korytarzy w aspekcie długości w studium korytarzowym.

Zgodnie z przedstawionymi porównaniami w studium korytarzowym przebieg Morawica wypadł niekorzystnie pod względem nakładania się ruchu na drogach S7 i A4 i na tej podstawie nie został zakwalifikowany do analizy wielokryterialnej studium korytarzowego.

Pod względem długości przebiegu oraz natężenia ruchu przebieg Morawica ma średnie wartości.

Rysunek pokazujący błędnie przyjętą długość nakładania odcinków dla przebiegu Morawica

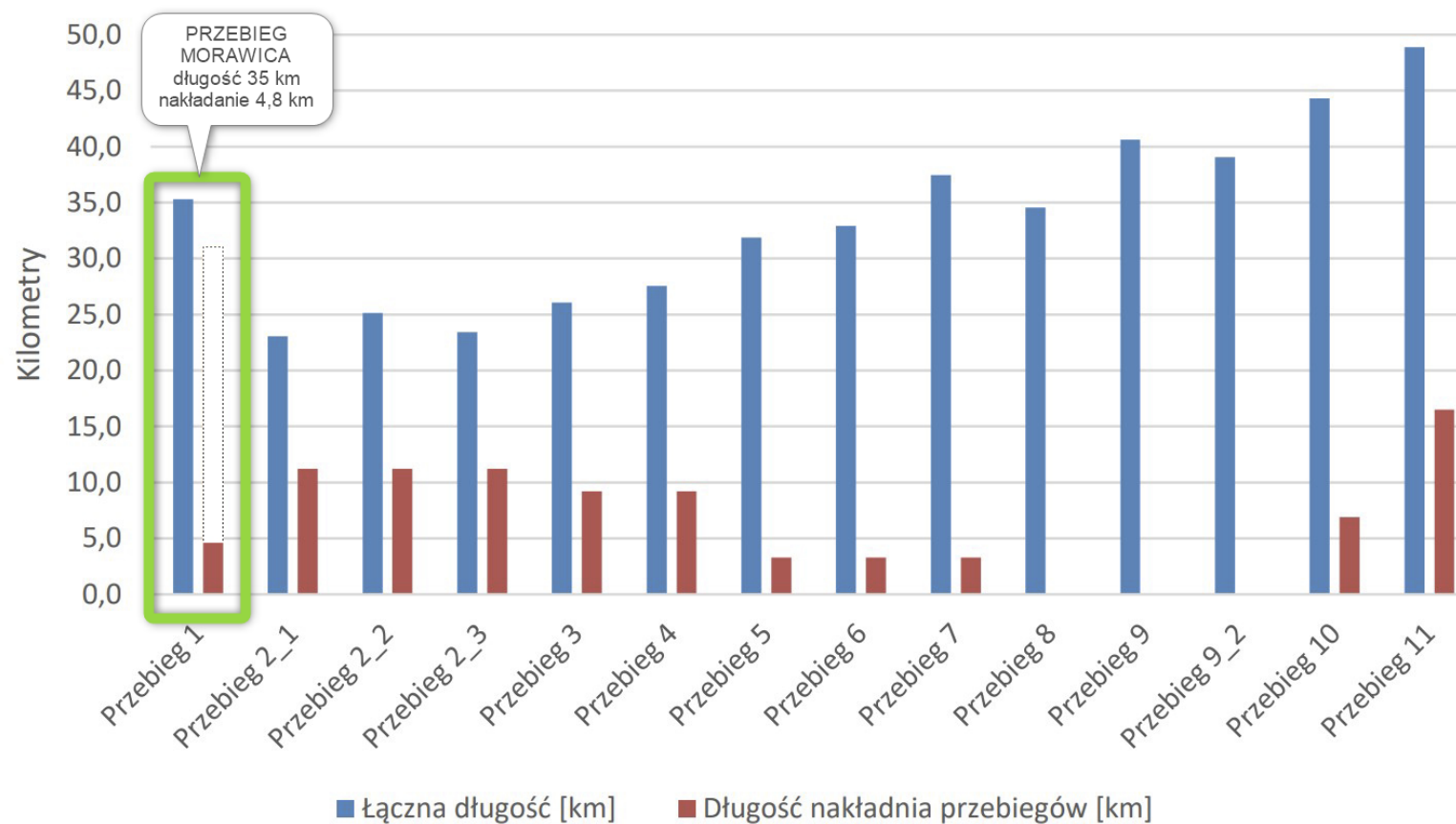


Analizowany węzeł Morawica z długościami przejazdu autostradą A4.

W studium przyjęto, że ruch nakładający się dla dróg S7 oraz A4, czyli od węzła Morawica do kontynuacji drogi S7 na północ, będzie przebiegał po południowej stronie Krakowa i długość tego odcinka wynosił będzie ok. 31 km.

W związku z budową północnej obwodnicy Krakowa dojazd do kontynuacji drogi S7 będzie znacznie krótszy. Należy więc przyjmować, iż tam właśnie kierował się będzie ruch z południa na północ. W takim przypadku długość odcinka nakładającego się dla dróg S7 i A4 wynosił będzie zaledwie 4,8 km.

*Studium korytarzowe dla inwestycji pod nazwą
„Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice”*



Poprawne porównanie przebiegów korytarzy w aspekcie długości.

Wnioski

1. Długość przebiegu Morawica ok 35 km jest porównywalna z korytarzami analizowanymi: korytarzem 3 (32,9 km z S52), korytarzem 4 (37 km z BDI), korytarzem 6 (40,9 km z BDI).
2. Długość nakładania przebiegów dla przebiegu Morawica (4,8 km) jest wg niniejszej analizy znacznie krótsza niż dla korytarzy analizowanych: korytarza 1 (9,1 km) oraz korytarzy 4 i 5 (6,8 km).

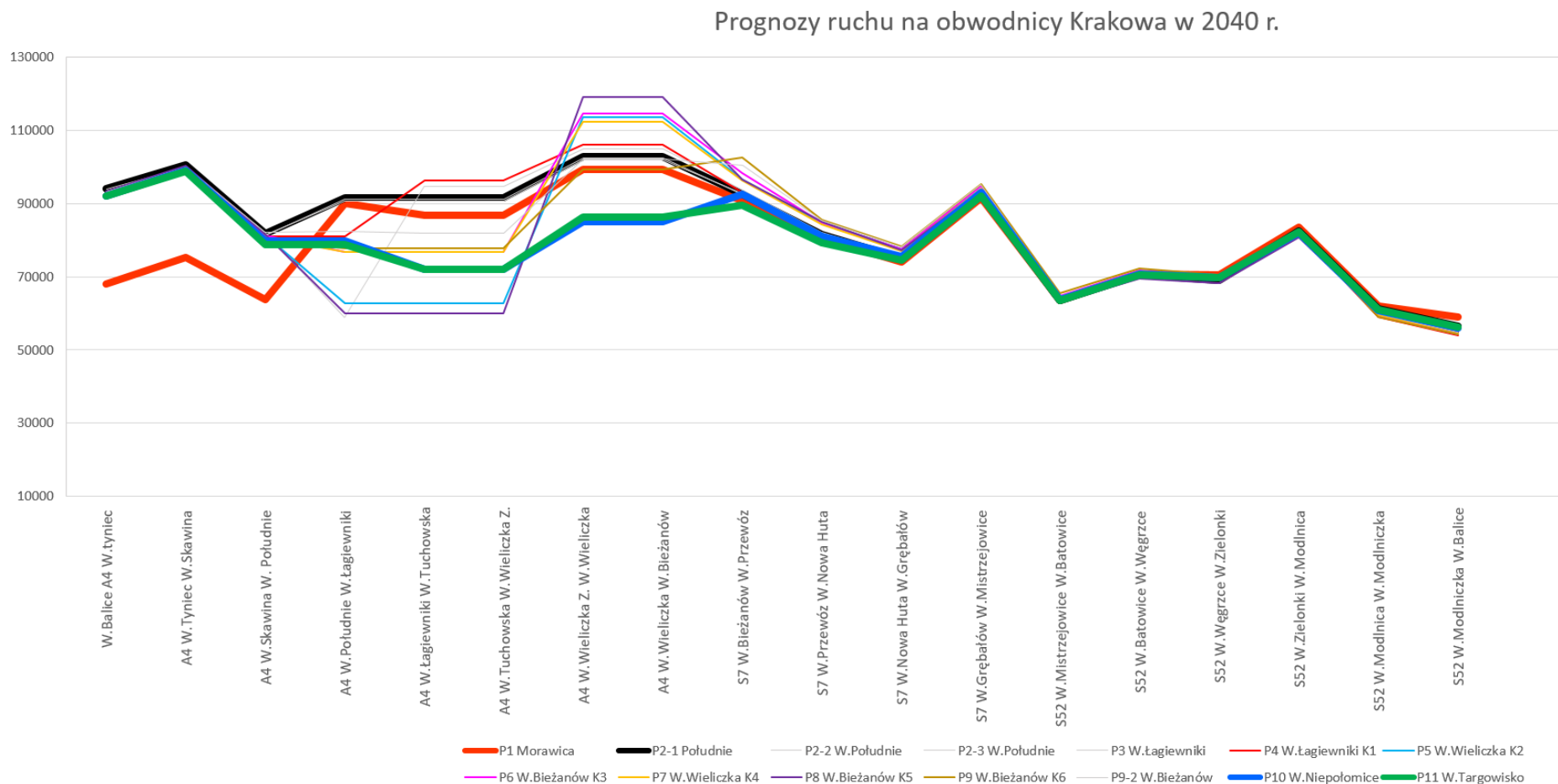
3. Przebieg Morawica powinien być wzięty do analizy w studium korytarzowym.

GDDKiA przeanalizowało 14 przebiegów pod kątem długości, nakładania i ruchu.

Czy jednak są to najważniejsze kryteria dla mieszkańców Krakowa i miejscowości południowych ?

Porównajmy 14 przebiegów pod kątem innych kryteriów.

Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa



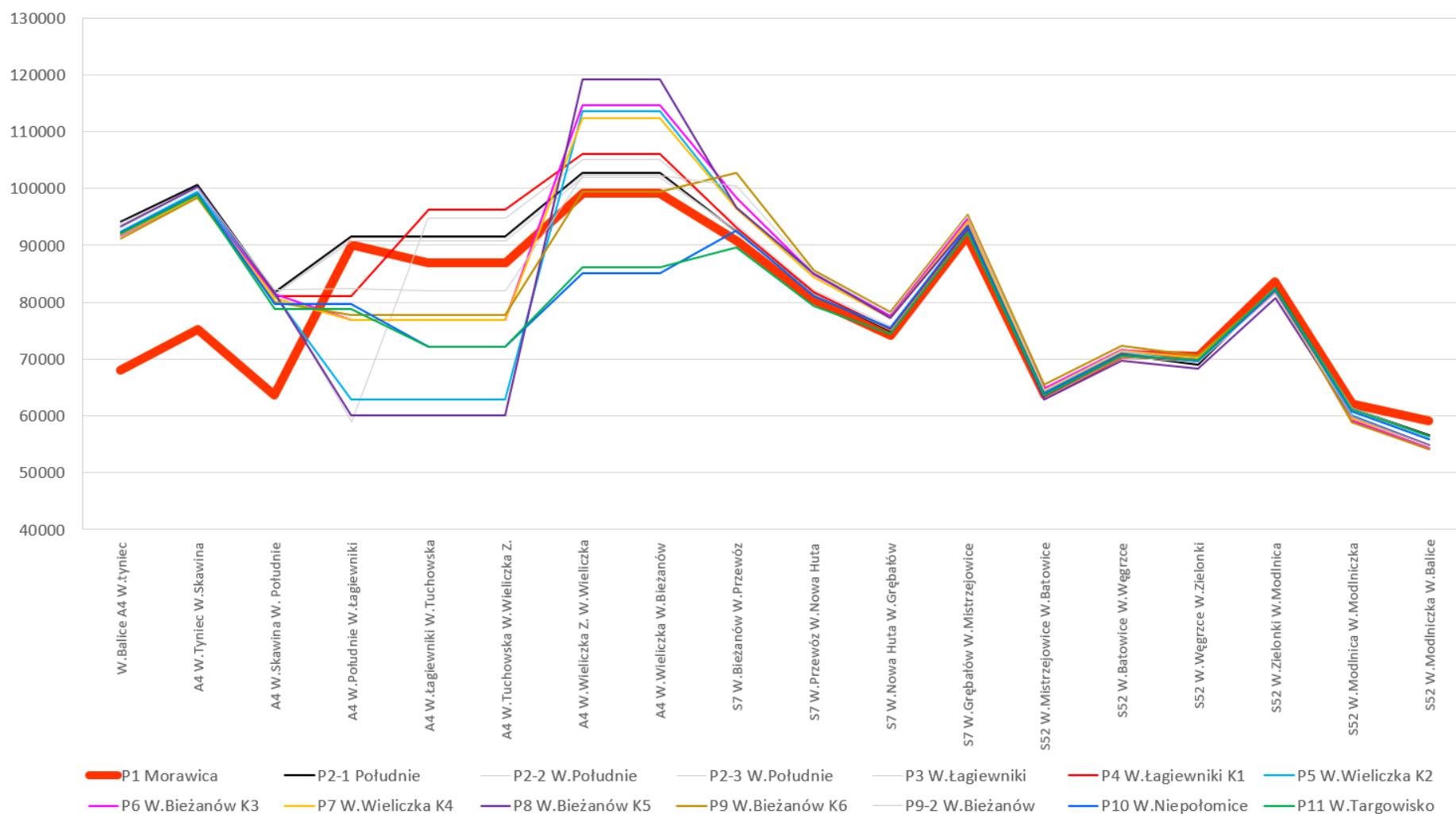
Wykres natężeń ruchu na obwodnicy Krakowa (A4, S7, S52) w 2040 r.

Lewa połowa wykresu to południowa obwodnica Krakowa. Po wpięciu w nią drogi S7 i S52 ruch na autostradzie znacznie wzrasta, szczególnie na odcinku między węzłami Kraków Tuchowska – Kraków Bieżanów.

Prawa połowa wykresu to obwodnica północna. We wszystkich przebiegach ruch na tej części obwodnicy jest na dobrym poziomie.

Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa – przebieg Morawica

Prognoza ruchu na obwodnicy Krakowa w 2040 r. - przebieg Morawica

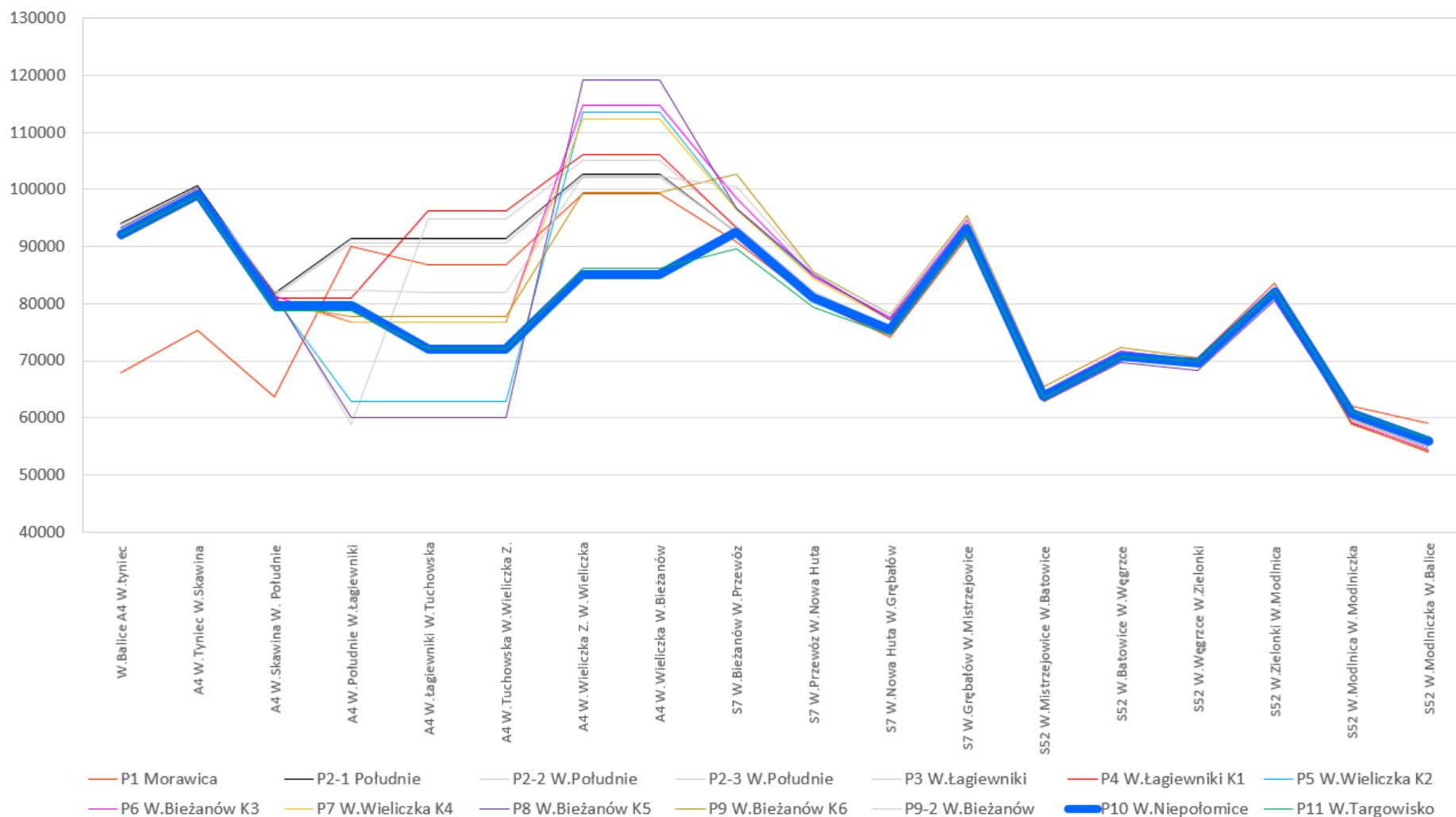


Wykres natężeń ruchu na obwodnicy Krakowa (A4, S7, S52) w 2040 r. przebieg Morawica na tle pozostałych przebiegów.

Dla przebiegu Morawica ruch na południowej części obwodnicy nie wzrasta tak silnie jak dla przebiegów przyjętych do analizy wielokryterialnej. Przebieg ten bardzo obniża ruch na autostradzie między węzłami Kraków Balice – Kraków Łagiewniki, czyli najbardziej zatłoczony obecnie odcinek.

Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa – przebieg Niepołomice

Prognoza ruchu na obwodnicy Krakowa w 2040 r. - przebieg Niepołomice

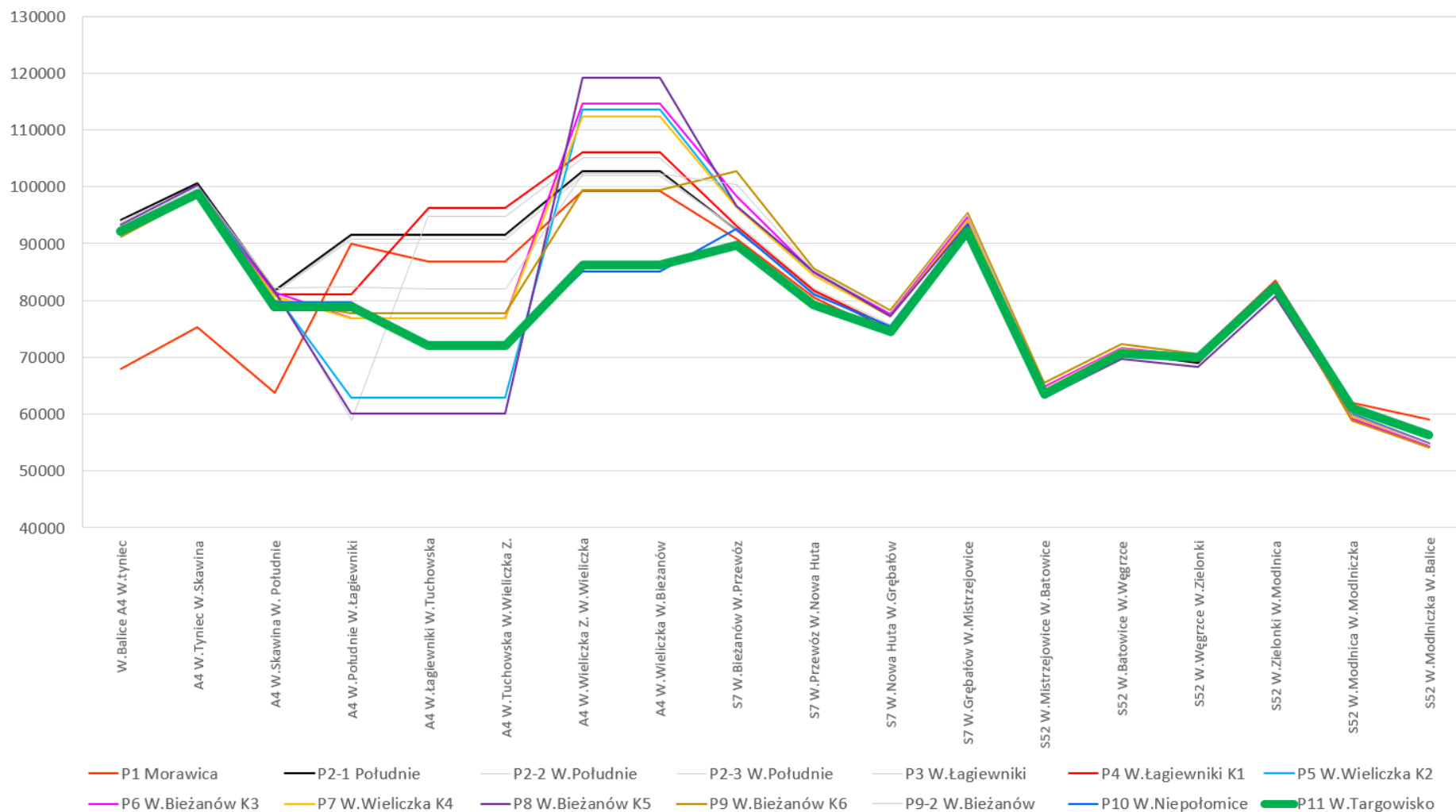


Wykres natężeń ruchu na obwodnicy Krakowa (A4, S7, S52) w 2040 r. przebieg Niepołomice na tle pozostałych przebiegów.

Dla przebiegu Niepołomice ruch na południowej części obwodnicy spada i na całym odcinku utrzymuje się na zadowalającym poziomie, o wiele niższym niż w przypadku przebiegów przyjętych do analizy wielokryterialnej.

Analiza przebiegów pod kątem natężenia ruchu pojazdów na obwodnicy Krakowa – przebieg Targowisko

Prognoza ruchu na obwodnicy Krakowa w 2040 r. - przebieg Targowisko



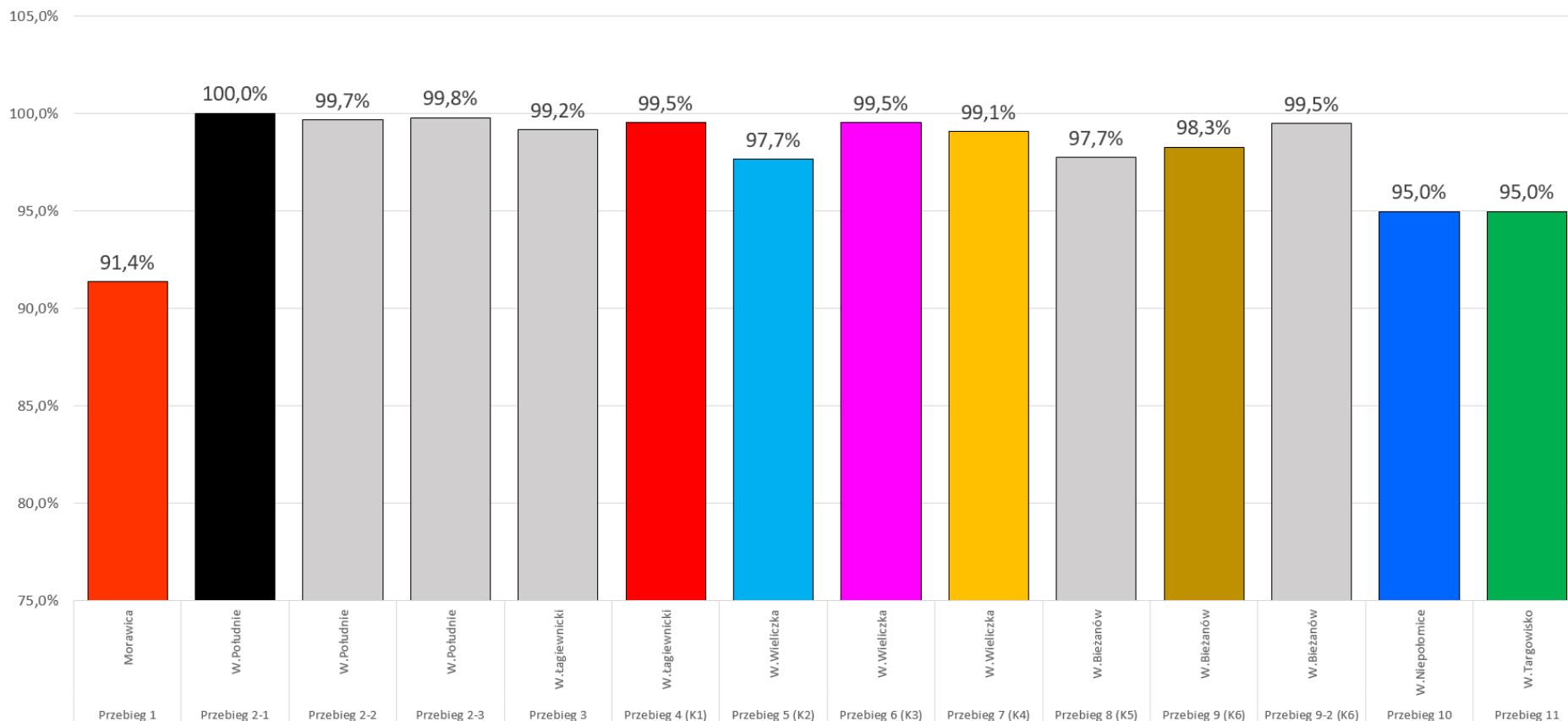
Wykres natężeń ruchu na obwodnicy Krakowa (A4, S7, S52) w 2040 r. przebieg Targowisko na tle pozostałych przebiegów.

Dla przebiegu Targowisko wykres jest niemal identyczny jak dla przebiegu Niepołomice – ruch na południowej części obwodnicy spada i na całym odcinku utrzymuje się na zadowalającym poziomie, o wiele niższym niż w przypadku przebiegów przyjętych do analizy wielokryterialnej.

Emisje spalin z pojazdów poruszających się obwodnicą Krakowa

Poniższy wykres pokazuje różnice w ilości spalin emitowanych przez samochody na całej obwodnicy Krakowa (drogi A4, S7, S52) dla poszczególnych przebiegów. Zakładając, iż każdy samochód wyemituje pewną ilość spalin na kilometr drogi, natężenia ruchu pomnożono przez długości odcinków na których te natężenia występują, a następnie zsumowano wyniki. Przebiegowi o najwyższej emisji przypisano wartość 100 %, a pozostałe odniesiono do niego.

Porównanie emisji spalin dla pojazdów poruszających się po całej obwodnicy Krakowa w 2040 r.



Porównanie emisji spalin dla pojazdów poruszających się po całej obwodnicy Krakowa.

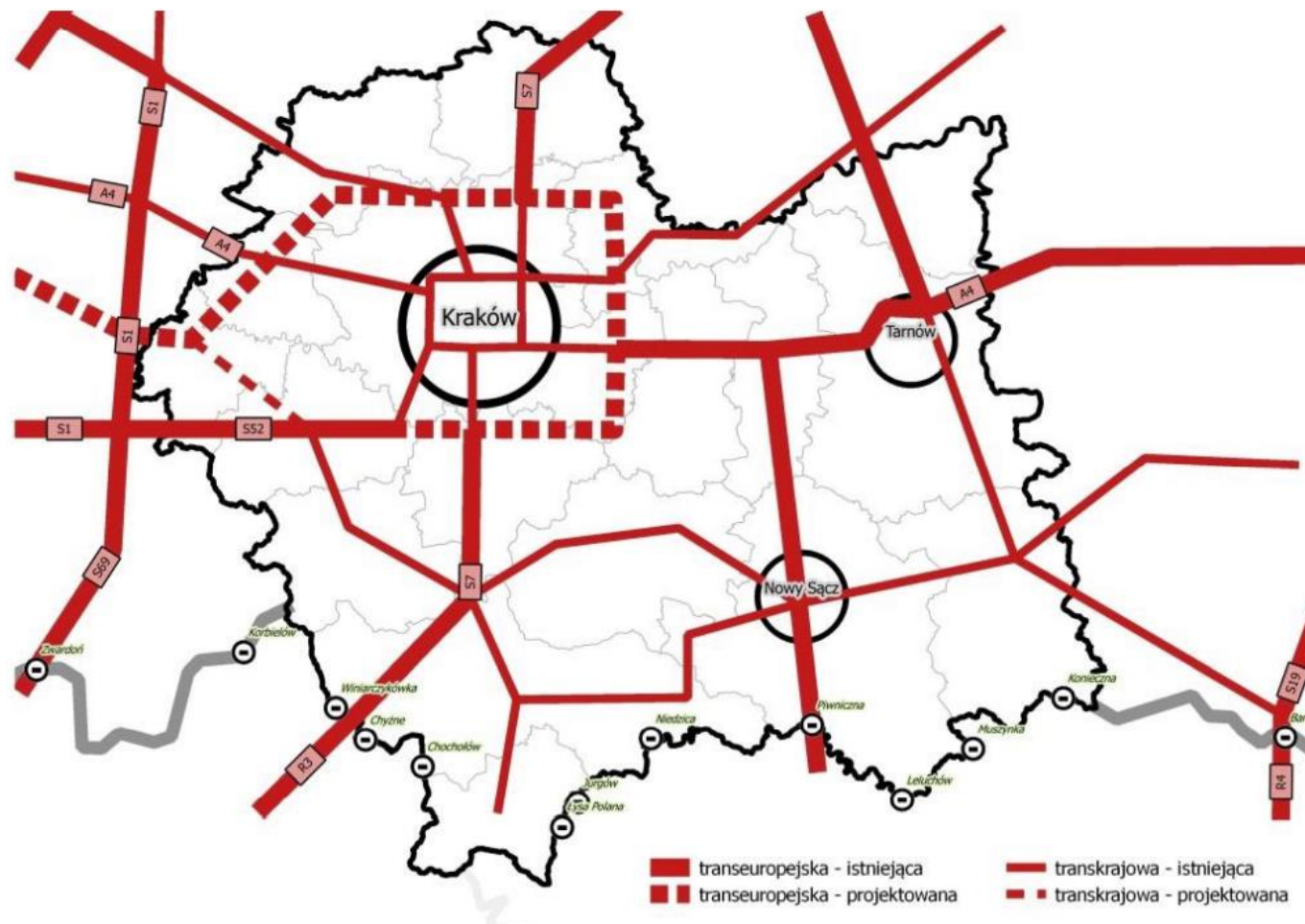
Wnioski:

Odrzucone przebiegi Morawica, Niepołomice, Targowisko spowodowałyby znacznie mniejsze zanieczyszczenie spalinami wokół Krakowa.

Najlepiej wypada tu przebieg Morawica, który ograniczyłby emisję spalin o blisko 10 %.

Zgodność z planowanym obejściem Krakowa

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego przedstawiono perspektywiczny schemat proponowanych dróg w województwie na dalsze lata po 2030 r.



Docelowy układ sieci transportu drogowego – perspektywa po roku 2030 – rysunek z PZPWM.

Przebiegi do Niepołomic oraz do Targowiska wpisują się w powyższy schemat i dają możliwość zrealizowania w przyszłości tzw. „wielkiego obejścia Krakowa”. Pozostałe przebiegi nie dają takiej możliwości.

Wnioski

1. Skrajne przebiegi: Morawica, Niepołomice, Targowisko, wyprowadzają ruch tranzytowy poza miasto Kraków najlepiej ze wszystkich proponowanych przebiegów.
2. Odprowadzenie ruchu poza miasto to również mniejszy ruch w samym Krakowie.
3. Skrajne przebiegi powodują najmniejsze zanieczyszczenie powietrza wokół Krakowa.
4. Dla przebiegu Morawica błędnie określono nakładanie ruchu dróg A4 i S7 w studium korytarzowym. Przebieg ten stanowczo powinien być wzięty do analizy wielokryterialnej w SK.
5. Ze względów:
 - komfortu poruszania się pojazdów po drogach lokalnych,
 - komfortu poruszania się pojazdów tranzytowych po drodze ekspresowej S7,
 - emisji spalin wokół Krakowa, czyli zanieczyszczenia powietrza w mieście,
 - jednym słowem pod kątem komfortu życia mieszkańców Krakowa i miejscowości ościennych,korytarze skrajne: Morawica, Niepołomice, Targowisko, absolutnie powinny być wzięte pod uwagę w wyznaczaniu korytarza dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice.
6. Tylko skrajne przebiegi: Niepołomice, Targowisko, pozwalają na stworzenie perspektywicznego układu dróg wokół Krakowa. Pozostałe przebiegi nie dają takiej możliwości.