



# GDDKiA

**Droga ekspresowa S7**

**Kraków - Myślenice**

Wyniki Studium korytarzowego



Warszawa, 27 stycznia 2022 r.

# Stan realizacji sieci dróg krajowych



Drogi szybkiego ruchu  
w Polsce to **4 624,9 km**

Autostrady - 1 753,6 km  
Ekspresowe - 2 871,3 km

## REALIZACJA

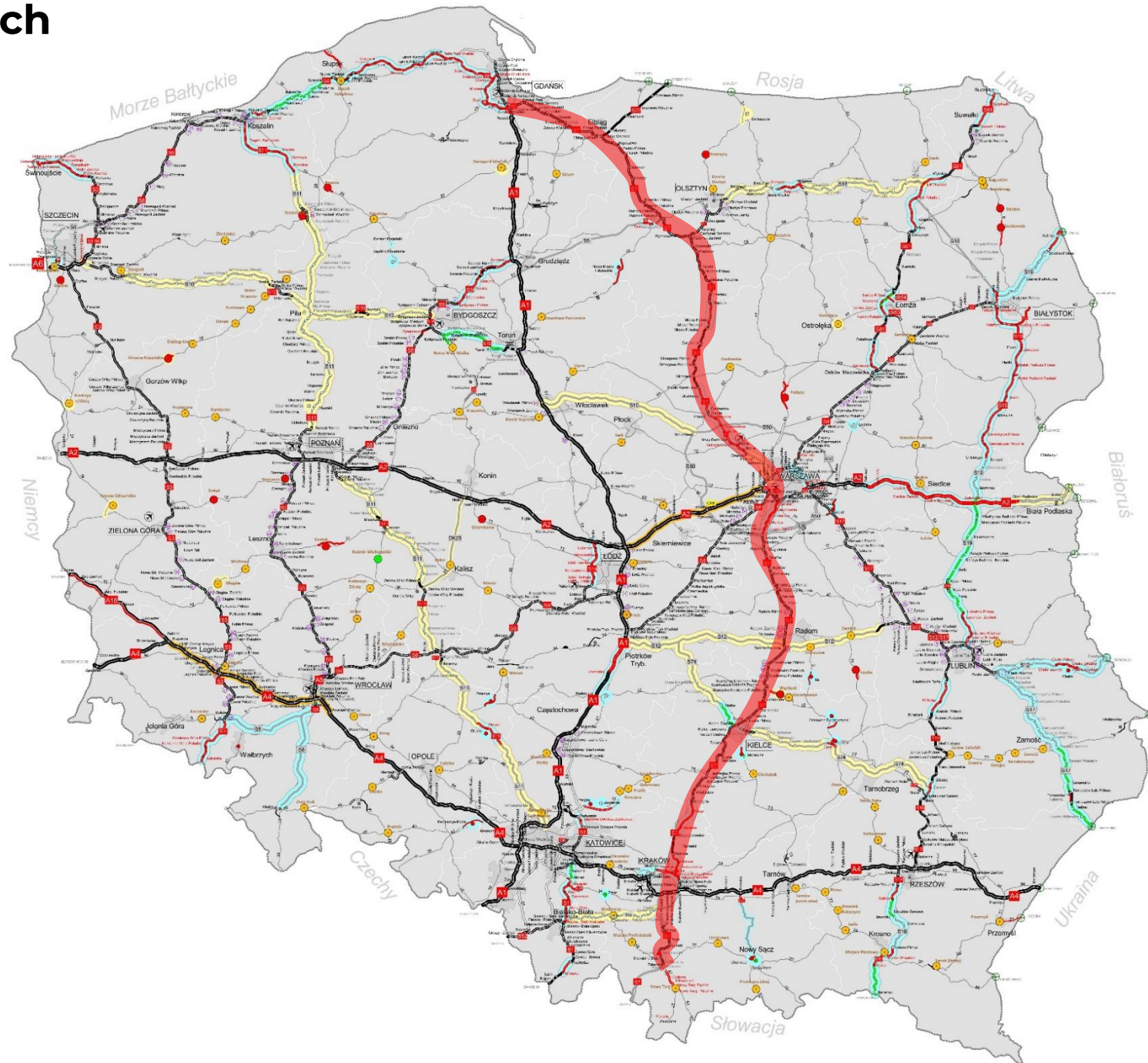
109 zadań (z PBDK i PB100)  
1373,4 km

## PRZETARG

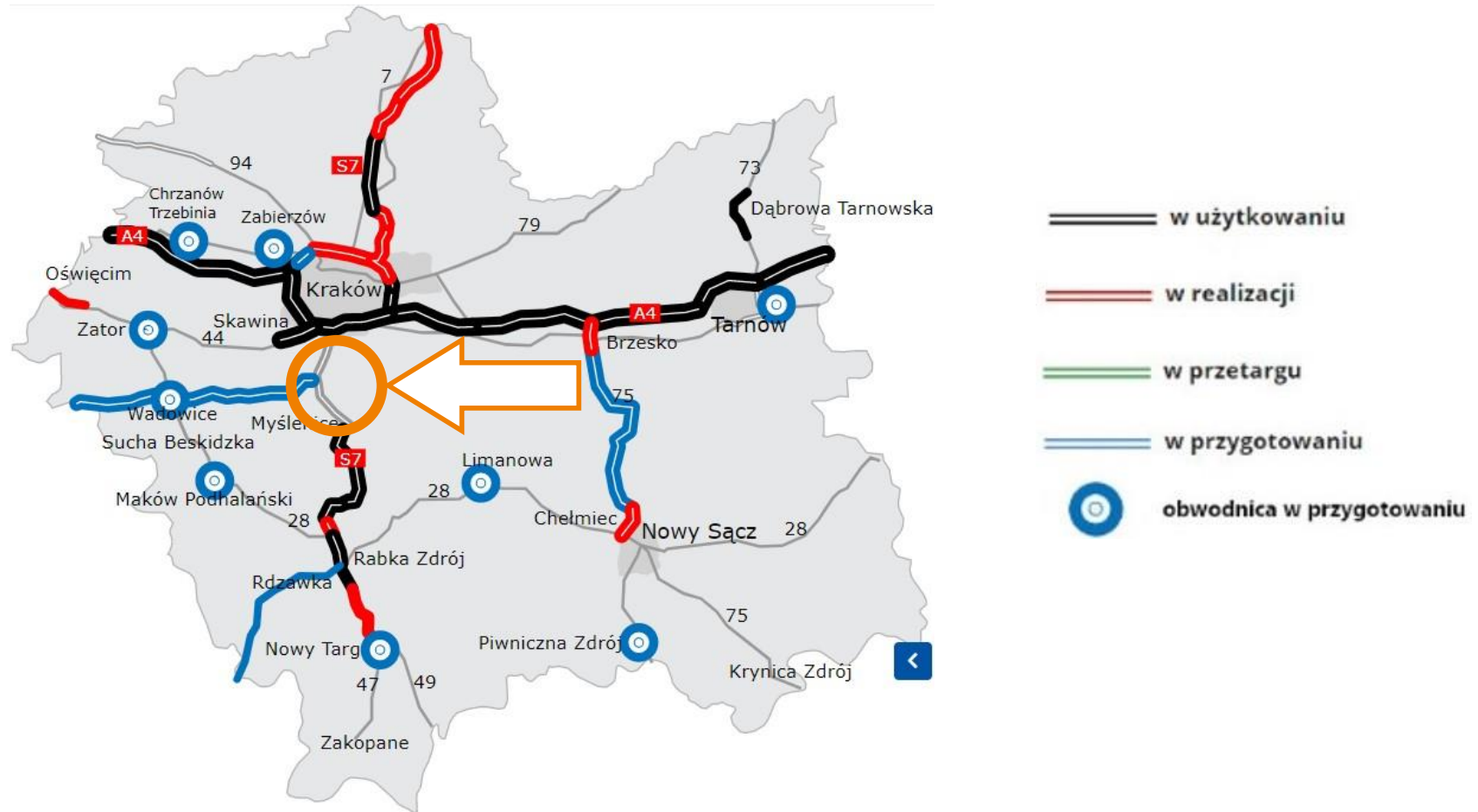
22 zadania (z PBDK i PB100)  
310,4 km

## PRZYGOTOWANIE

169 zadań (z PBDK i PB100)  
2572,5 km



# Mapa Stanu Budowy Dróg w województwie małopolskim



Studium korytarzowe dla drogi S7 Kraków – Myślenice,

Z inicjatywy GDDKiA rozpoczęto prace nad jedynym odcinkiem drogi ekspresowej S7, dla którego nie toczył się proces przygotowania inwestycji.

# Uwarunkowania planistyczne



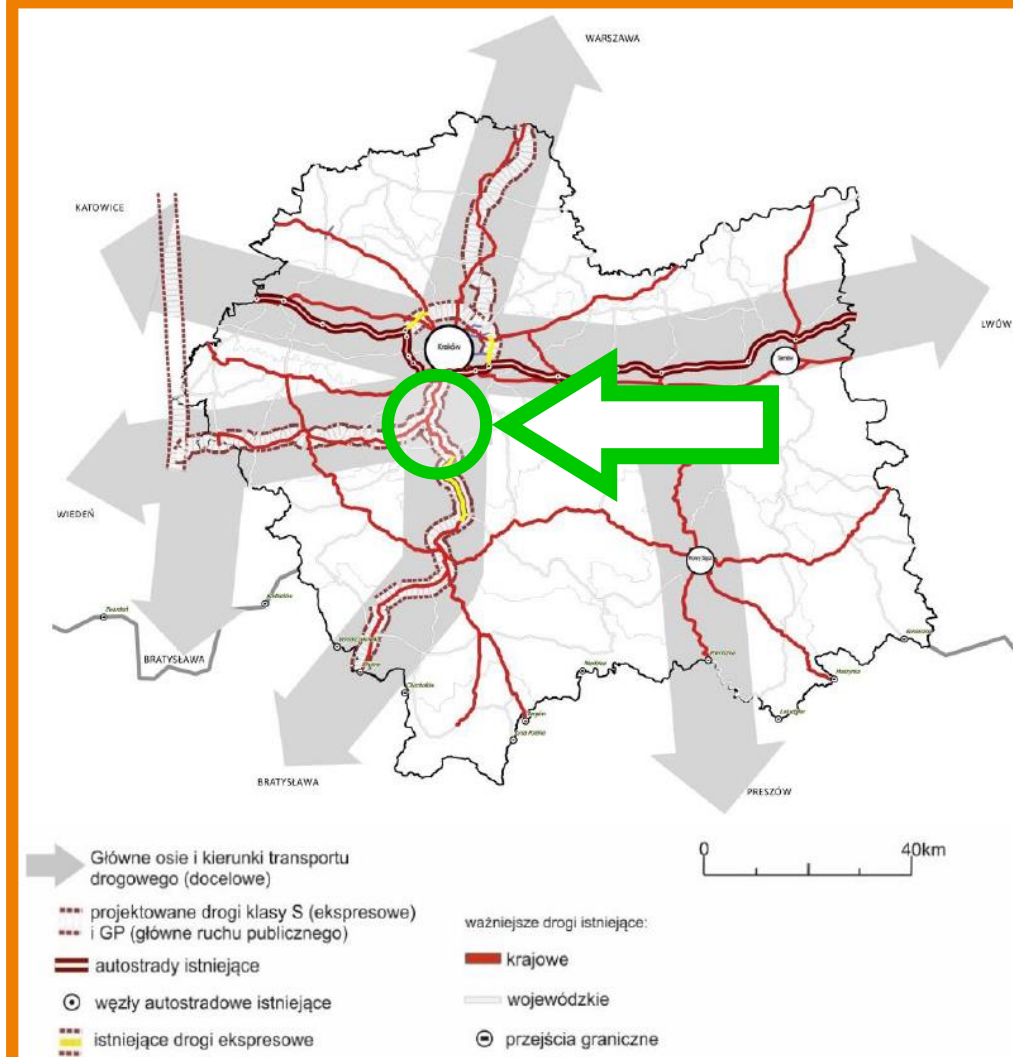
Droga planowana na poziomie krajowym i regionalnym

### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030



- |                            |   |  |
|----------------------------|---|--|
| <b>Sieć głównych miast</b> | <b>Sieć drogowa - etap III</b>  | <b>Sieć lotnisk - etap III</b>                           |
| ○ stolica                  | — autostrada  | ✈️ podstawa uzupełniająca                                |
| ○ wojewódzkie              | — autostrada w budowie, wynikająca z KPZK                                   | ✈️ o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne wybrane |
| ○ najważniejsze regionalne | — zwiększanie przepustowości dróg ekspresowych lub budowa nowych autostrad  | ⚓ Porty morskie  |
|                            | — droga ekspresowa  | ⚓ o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne wybrane  |
|                            | — droga ekspresowa w budowie, wynikająca z KPZK                             | — Odrzańska Droga Wodna                                  |
|                            | — sieć autostrad i dróg ekspresowych poza Polską w UE i inne główne poza UE | 🟩 Terminal LNG   |
|                            | — brakujące powiązania zagraniczne  |  |

### Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego – perspektywa 2030



- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| ➔ Główne osie i kierunki transportu drogowego (docelowe)                  | — ważniejsze drogi istniejące: |
| — projektowane drogi klasy S (ekspresowe) i GP (główne ruchu publicznego) | — krajowe                      |
| — autostrady istniejące   | — wojewódzkie                  |
| ⊙ węzły autostradowe istniejące   | ⊖ przejścia graniczne          |
| — istniejące drogi ekspresowe   |                                |

# Docelowy kształt sieci autostrad i dróg ekspresowych



ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW  
zmieniające rozporządzenie w sprawie  
sieci autostrad i dróg ekspresowych  
(aktualne) z dnia 24 września 2019 r.

## Droga ekspresowa S7 relacji:

**Gdynia (Morska) - S6 (Gdańsk)**

- **Elbląg - Olsztynek - Płońsk**

- **Warszawa - Radom - Kielce**

- **A4 (Kraków Bieżanów) - ...\***

- **A4 (Kraków) - Rabka-Zdrój (Zabornia)**

...\* - przerwa w ciągłości przebiegu drogi o danym numerze



# Studium korytarzowe

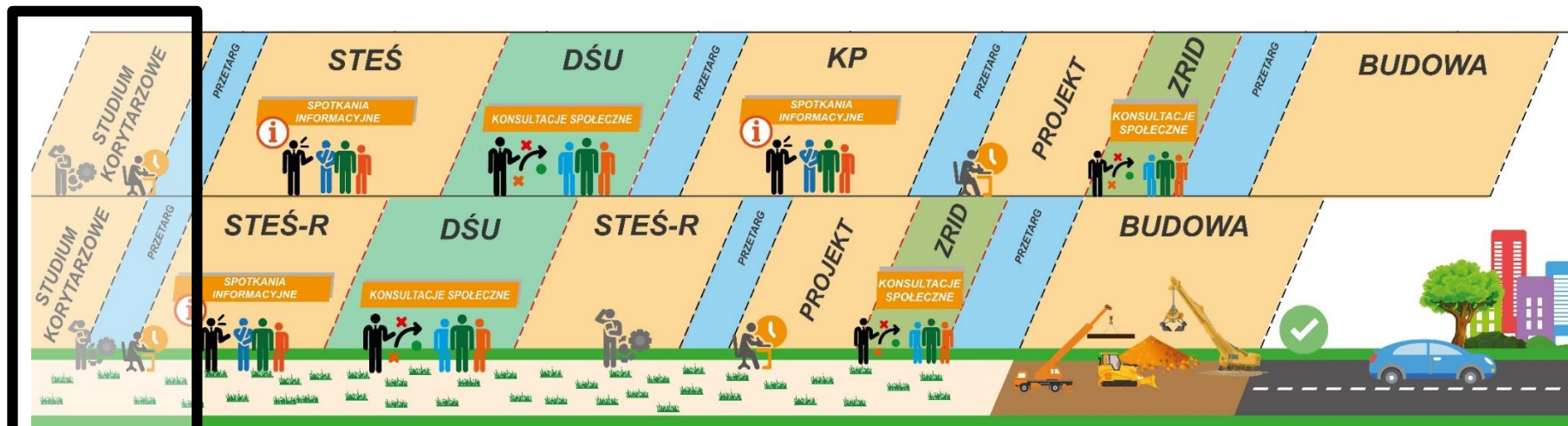


**Studium korytarzowe** jest podstawowym dokumentem projektowym, kompleksowo przedstawiającym nowe, **drogowe zamierzenie inwestycyjne**.

Jest **pierwszą dokumentacją projektową** określającą lokalizację pasa (korytarza) terenu pod nowe zamierzenie drogowe z uwzględnieniem regionalnych i lokalnych uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych i społecznych.

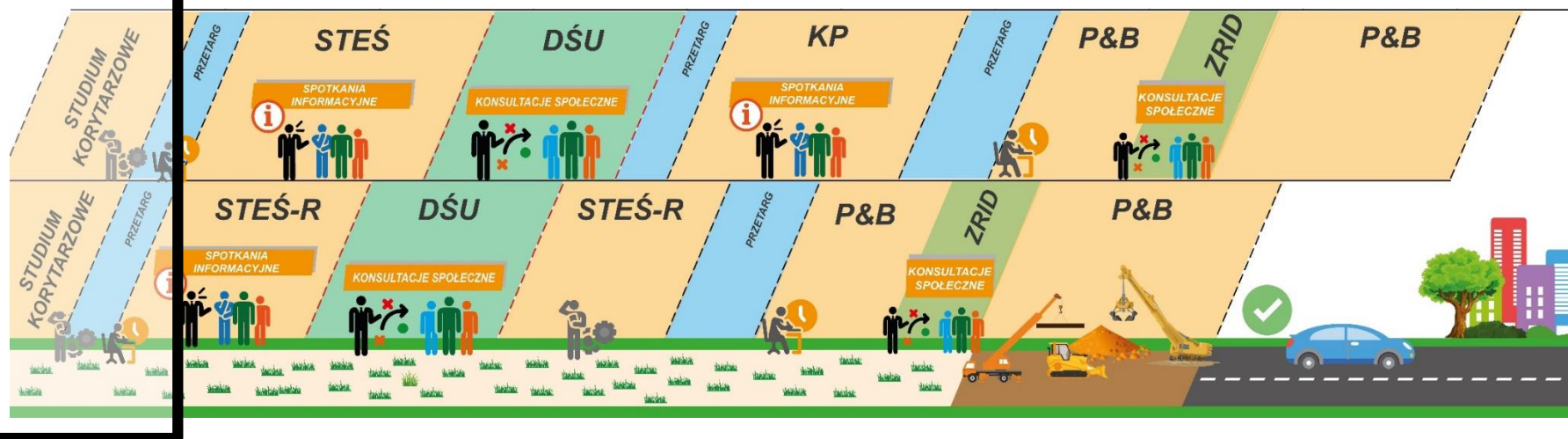
Służy **wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego** dla inwestora (za lub przeciw jego dalszemu uszczegóławianiu).

## REALIZACJA INWESTYCJI W SYSTEMIE TRADYCYJNYM



## REALIZACJA INWESTYCJI W SYSTEMIE PROJEKTU I BUDUJ

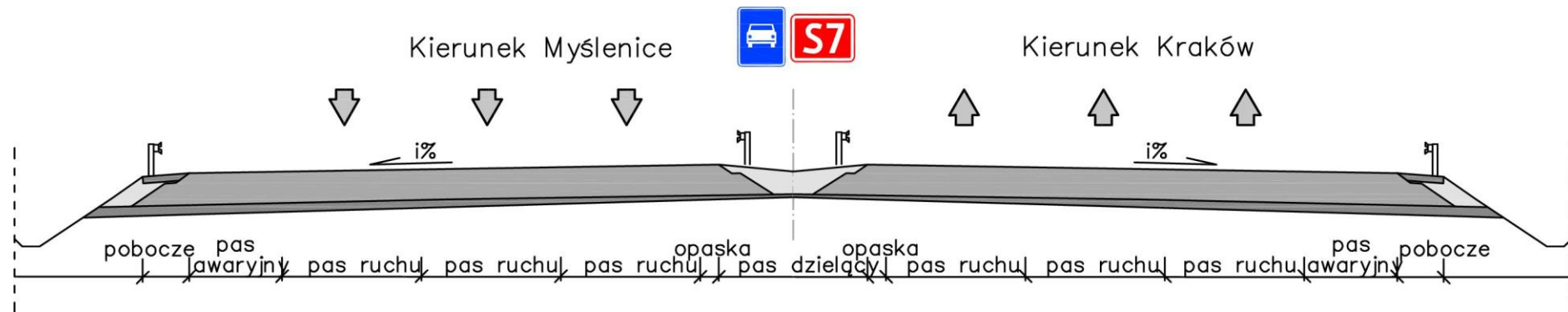
Tu jesteśmy



# Parametry planowanej drogi ekspresowej S7



- Klasa drogi S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa 100 km/h
- Prędkość miarodajna 110 km/h
- Przekrój poprzeczny 2x3
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m
- Szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- Szerokość pasa dzielącego (z opaskami) 5,00 m
- Minimalny promień łuków poziomych 1400 m
- Minimalny promień łuków pionowych wypukłych/wklęsłych 7000 m/ 3000 m
- Nośność 115 kN/oś
- Dostępność do drogi poprzez węzły
- Odstępy między węzłami:  
w sąsiedztwie dużych miast: min. 5 km  
min. 3 km



# Obszar analiz lokalizacji drogi ekspresowej S7 i droga zastępowana

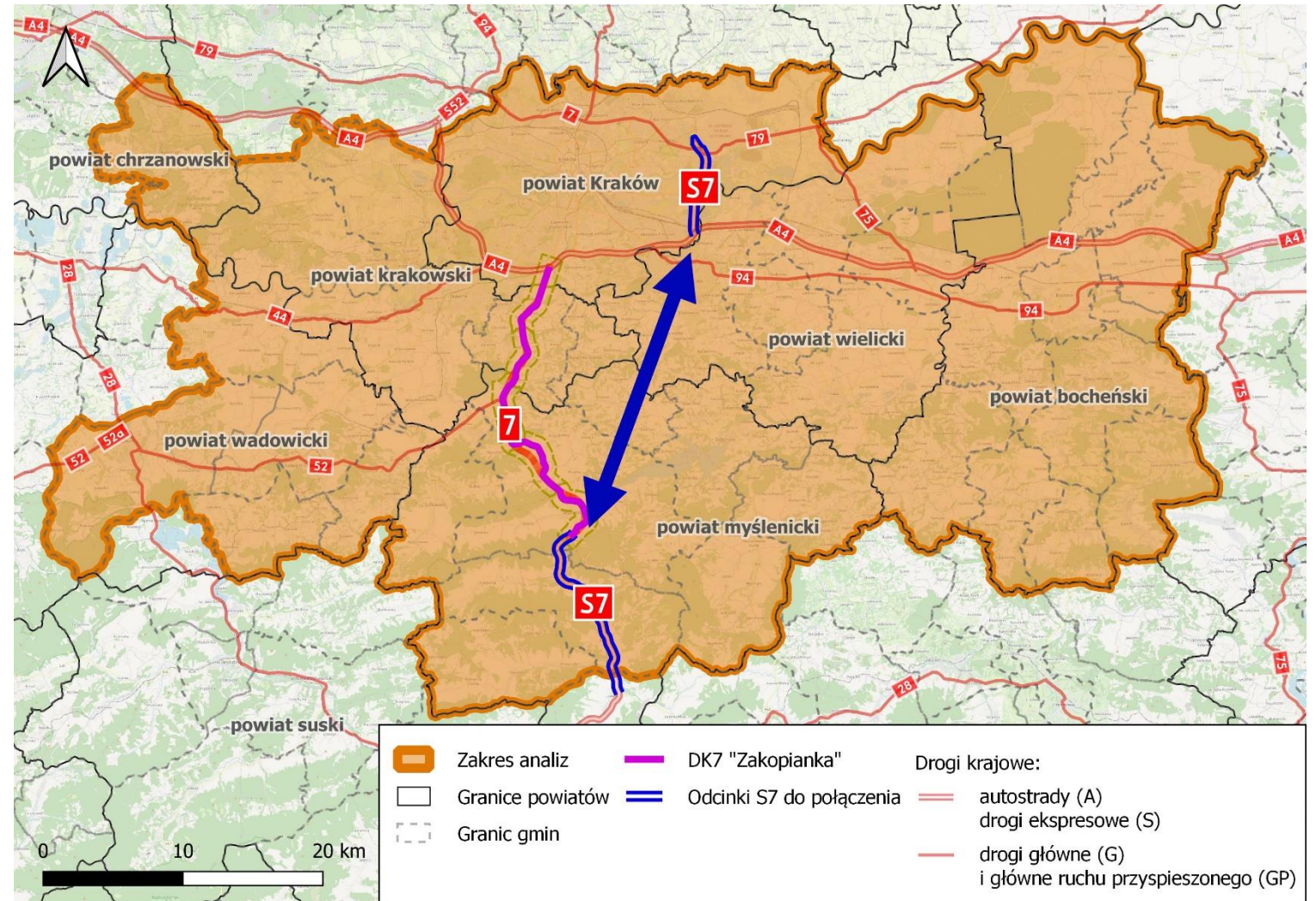
Obszar ok. 3 tys. km<sup>2</sup> na terenie województwa małopolskiego

## 7 powiatów:

- miasto Kraków
- powiat krakowski
- powiat wielicki
- powiat myślenicki
- powiat bocheński
- powiat wadowicki
- powiat chrzanowski

## 34 gminy:

Alwernia, Biskupice, Bochnia (miejska), Bochnia (wiejska), Brzeźnica, Czernichów, Dobczyce, Drwinia, Gdów, Kłaj, Kalwaria Zebrzydowska, Kraków, Lanckorona, Lipnica Murowana, Liszki, Łapanów, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Nowy Wiśnicz, Pcim, Raciechowice, Rzezawa, Siepraw, Skawina, Stryszów, Sułkowice, Świątniki Górne, Tokarnia, Trzciana, Wadowice, Wieliczka, Wiśniowa, Żegocina





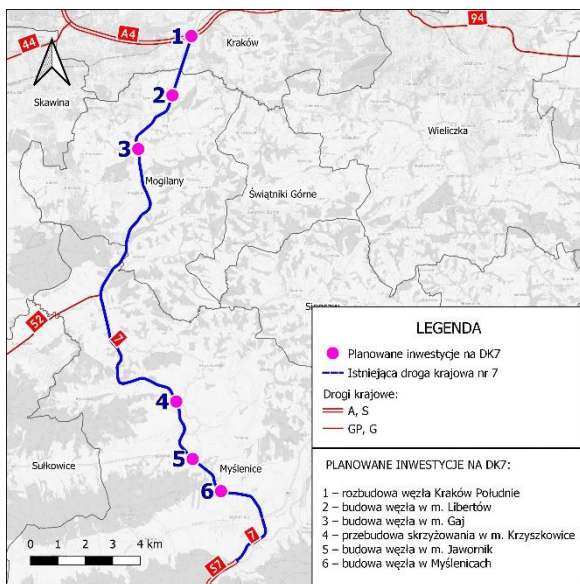
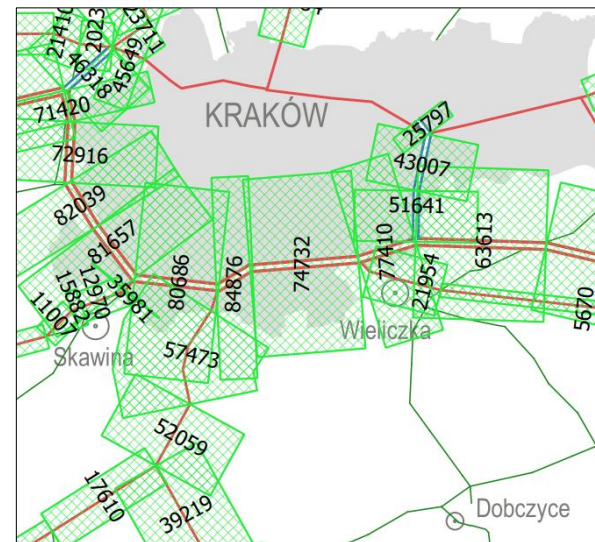
# Droga zastępowana – DK7 klasy GP („Zakopianka”)



OBECNIE CAŁY RUCH TRANZYTOWY  
(+ W DUŻEJ MIERZE LOKALNY) W OBSZARZE ANALIZY  
JEST SKUPIONY NA DRODZE KRAJOWEJ NR 7  
(klasa GP - główna ruchu przyspieszonego)

Średnioroczny Dobowy Ruch (SDR) w 2020/2021 na odcinku Kraków - Myślenice  
wyniósł 37 809 - 57 473 poj./dobę

**DK7 już jest okresowo niedrożna, a ruch będzie jeszcze wzrastał!**

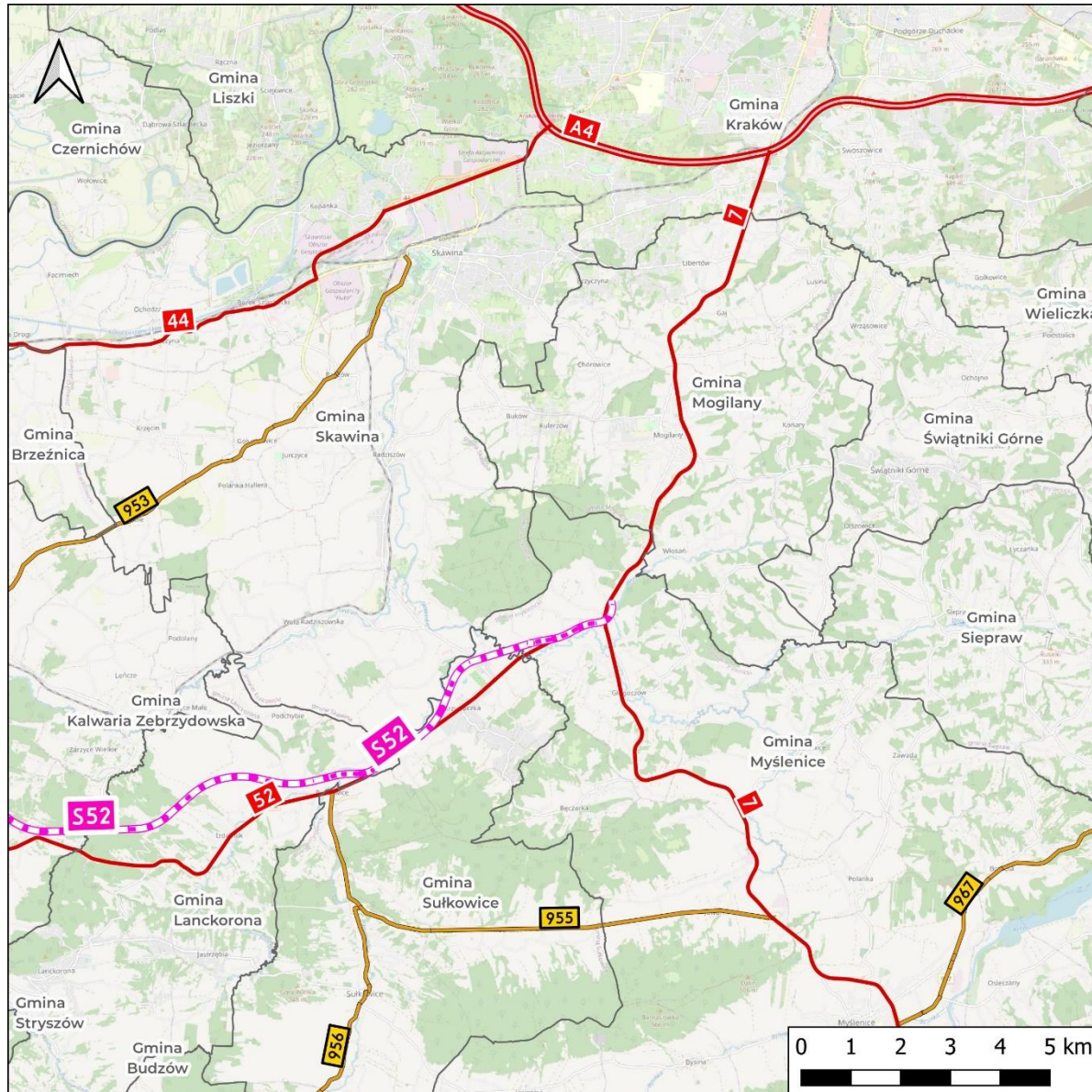


W ciągu DK7 na odcinku Kraków - Myślenice są planowane następujące inwestycje mające poprawić bezpieczeństwo i płynność ruchu:

- rozbudowa węzła Kraków Południe,
- budowa węzła w miejscowości Libertów,
- budowa węzła w miejscowości Gaj,
- przebudowa skrzyżowania w miejscowości Krzyszkowice,
- budowa węzła w miejscowości Jawornik,
- budowa węzła w Myślenicach.

To jednak za mało na prognozowane potrzeby transportowe!

# Powiązanie drogi ekspresowej S7 z procedowaną inwestycją S52 (BDI)



GDDKiA jest w trakcie przygotowania drogi ekspresowej S52 tzw. Beskidzka Droga Integracyjna – BDI,

dla której została już uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DOOŚ-DŚI.4200.28.2016.is.38)

Planowana realizacja w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

W celu budowy spójnej sieci drogowej planowaną drogę ekspresową S7 należy połączyć z Beskidzką Drogą Integracyjną - wszystkie opracowane rozwiązania przewidują takie połączenia.

# Uwarunkowania terenowe i geologiczne



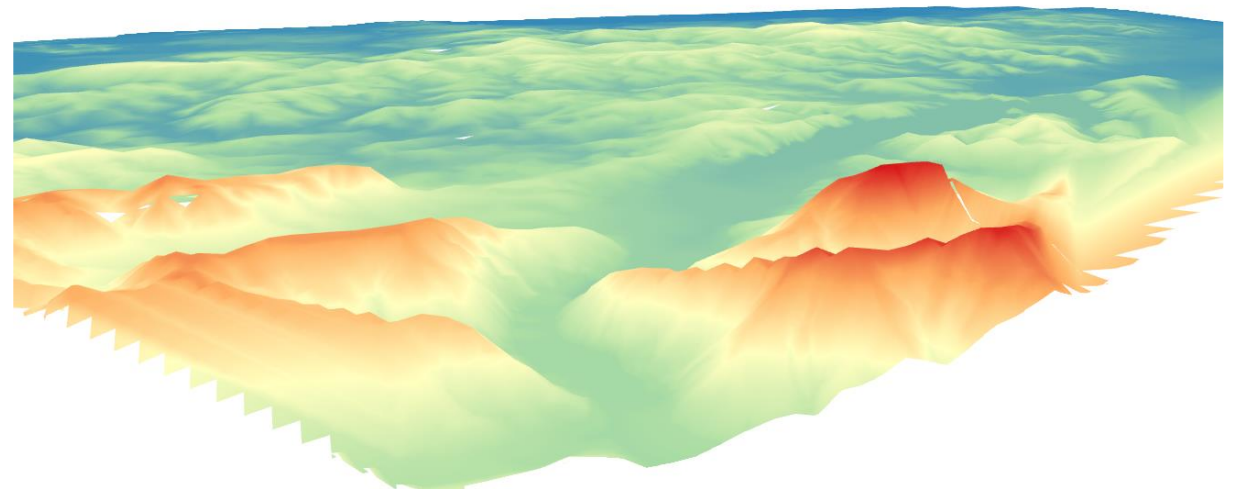
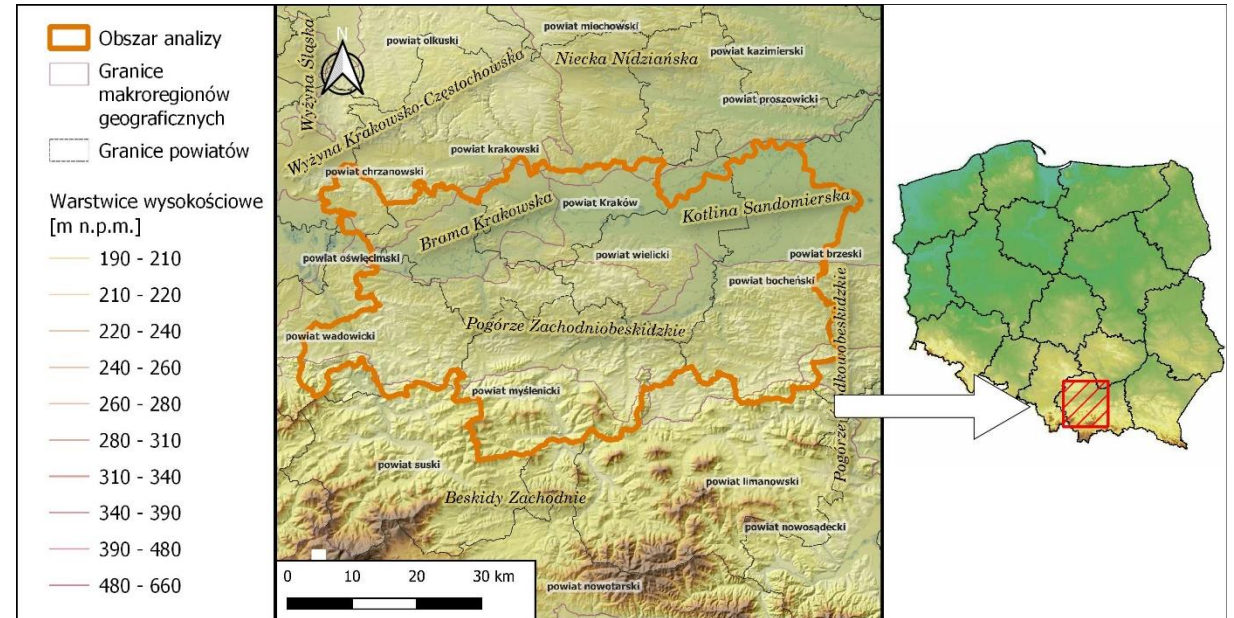
Obszar Pogórza Zachodniobeskidzkiego, Bramy Krakowskiej i Kotliny Sandomierskiej

Pasma wzniesień rozchodzą się w kierunku równoleżnikowym, czyli prostopadle do planowanej inwestycji.

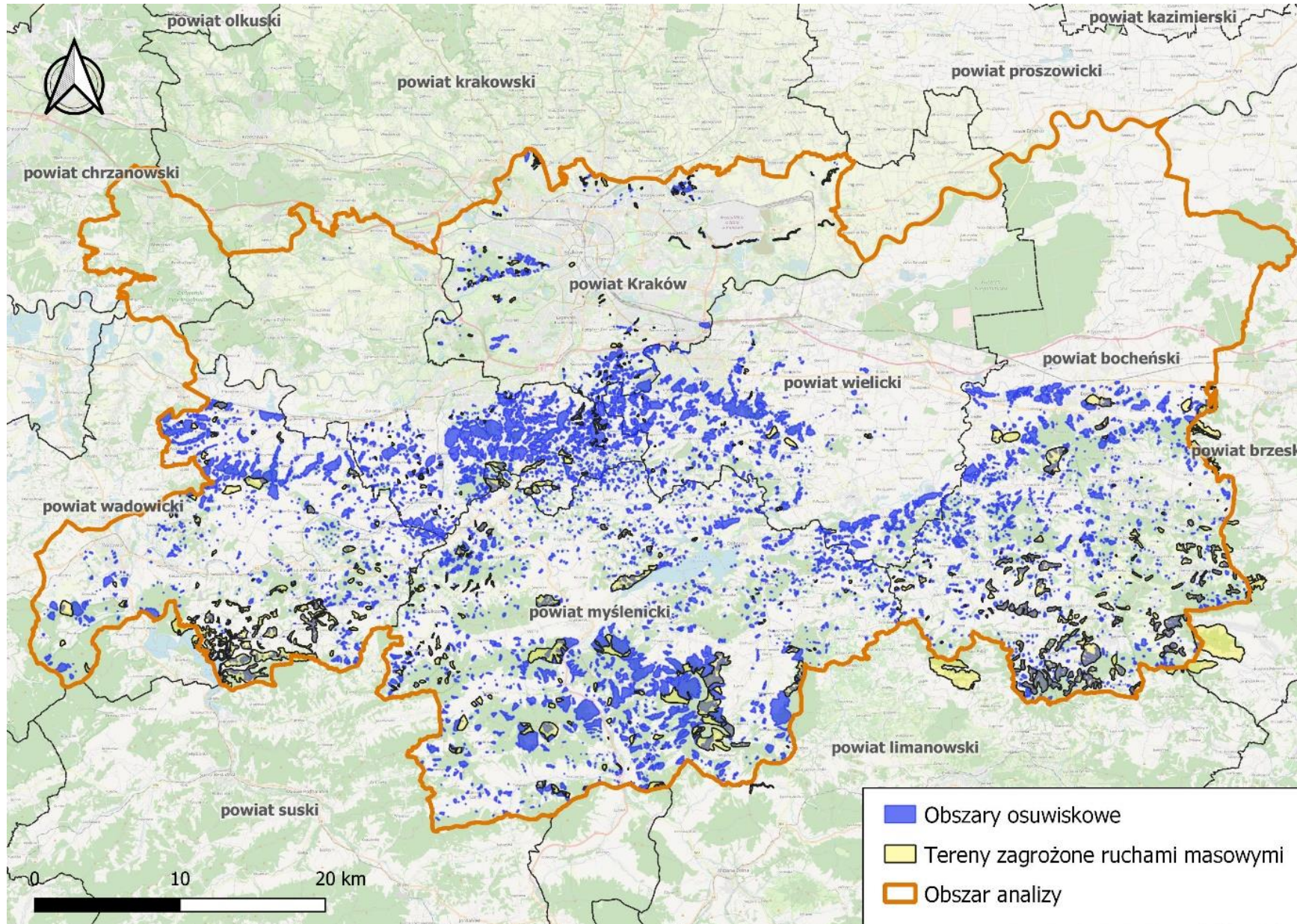
Naturalne pochylenie skarp: **8-15%**

Z uwagi na skomplikowane warunki terenowe opracowano numeryczny model terenu (NMT).

Geologia - obszar **fliszu karpackiego**



# Uwarunkowania terenowe i geologiczne

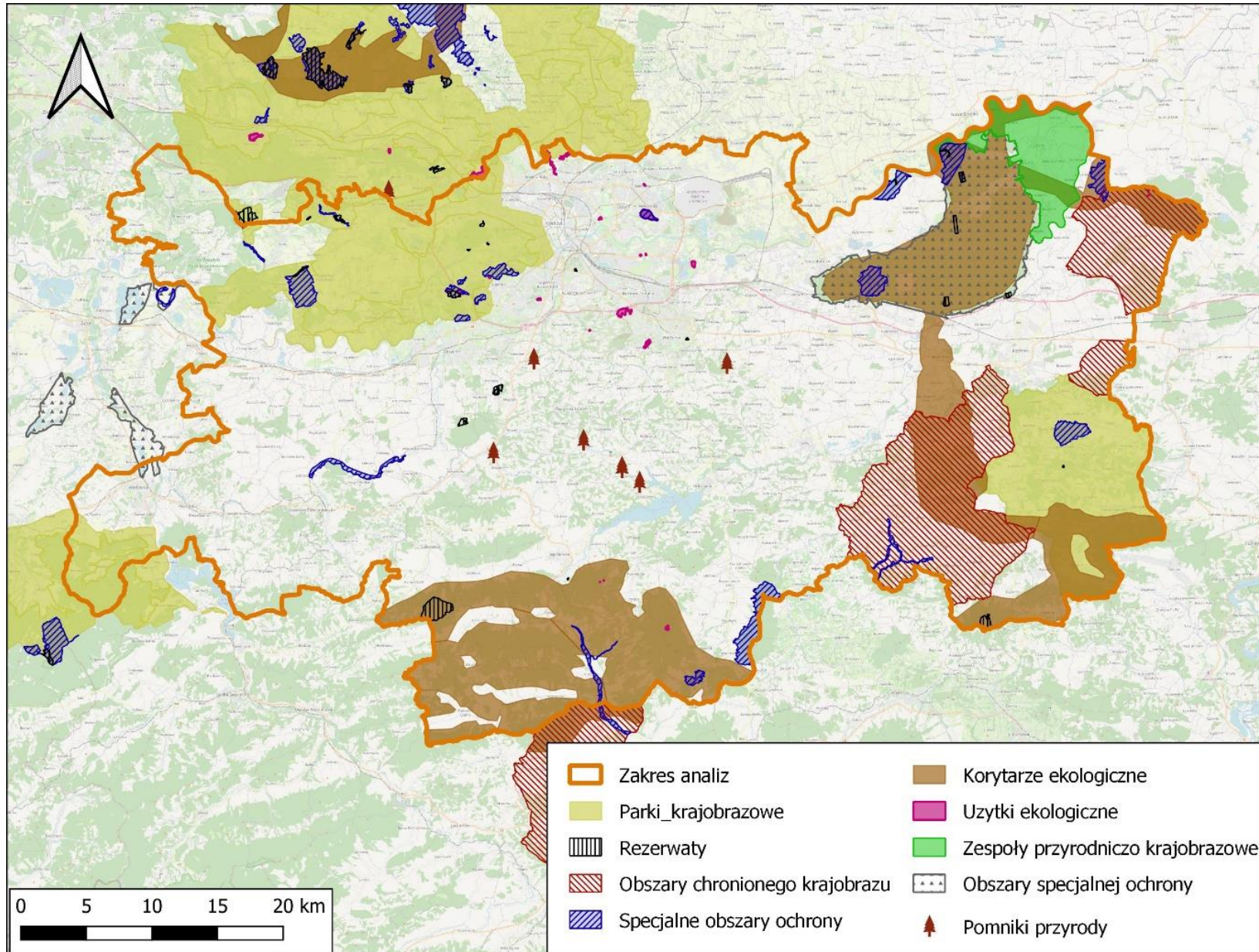


Zdiagnozowano

5585

obszarów osuwisk  
i ruchów masowych

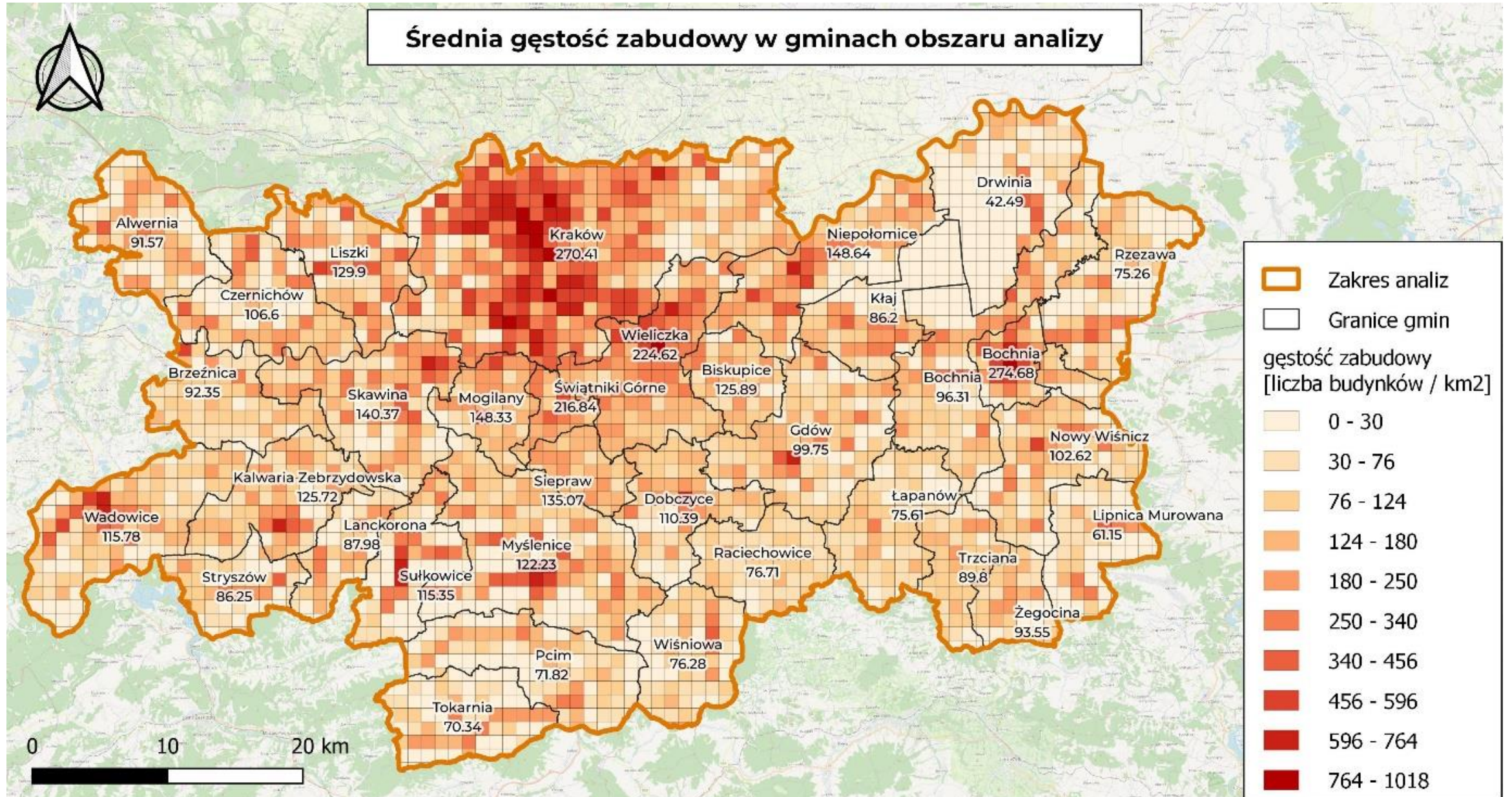
# Uwarunkowania środowiskowe



Większość z obszarów chronionych występuje we wschodniej i południowej części obszaru.

W centralnej części między Krakowem a Myślenicami znajdują się pojedyncze małe rezerваты, użytki ekologiczne i pomniki przyrody.

# Uwarunkowania społeczne

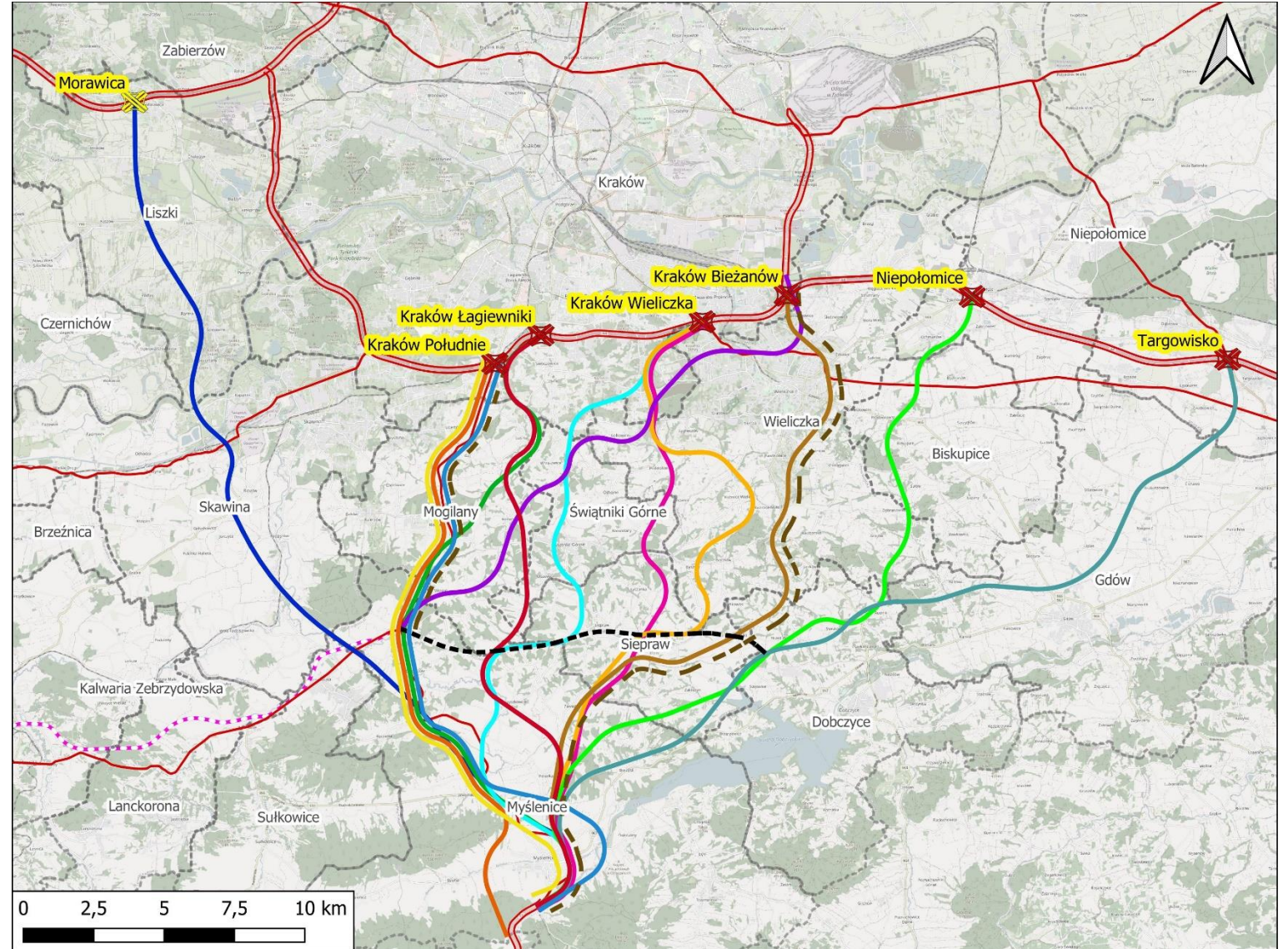


# Rozpatrywane przebiegi - analizy sieciowe



- 1 przebieg z nowego węzła na A4 za Morawicą
- 3 przebiegi z węzła Kraków Południe
- 2 przebiegi z węzła Kraków Łagiewniki
- 3 przebiegi z węzła Kraków Wieliczka
- 3 przebiegi z węzła Kraków Biezanów
- 1 przebieg z węzła Niepołomice
- 1 przebieg z węzła Targowisko

SUMA: 14 przebiegów

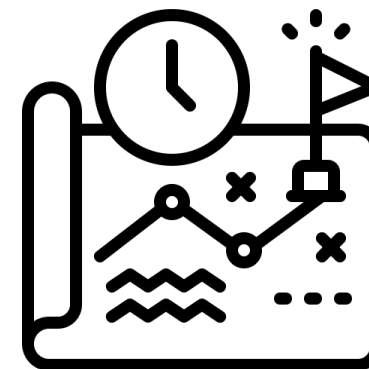


# Przeprowadzone analizy



Przeprowadzono szereg analiz:

- kolizje z zabudową, obszarami osuwiskowymi, obszarami chronionymi i zalewowymi
- oszacowanie liczby obiektów mostowych i tuneli (koszty)
- prognozy ruchu (z horyzontem do 2067 r.)
- ocena funkcjonalna (tworzenie strategicznych połączeń, hierarchizacja sieci)



W czasie opracowywania Studium miały miejsce rady techniczne, podczas których analizowane były uwarunkowania w stanie istniejącym, wraz ze wskazaniem wyzwań oraz kluczowych elementów wpływających na projektowanie.

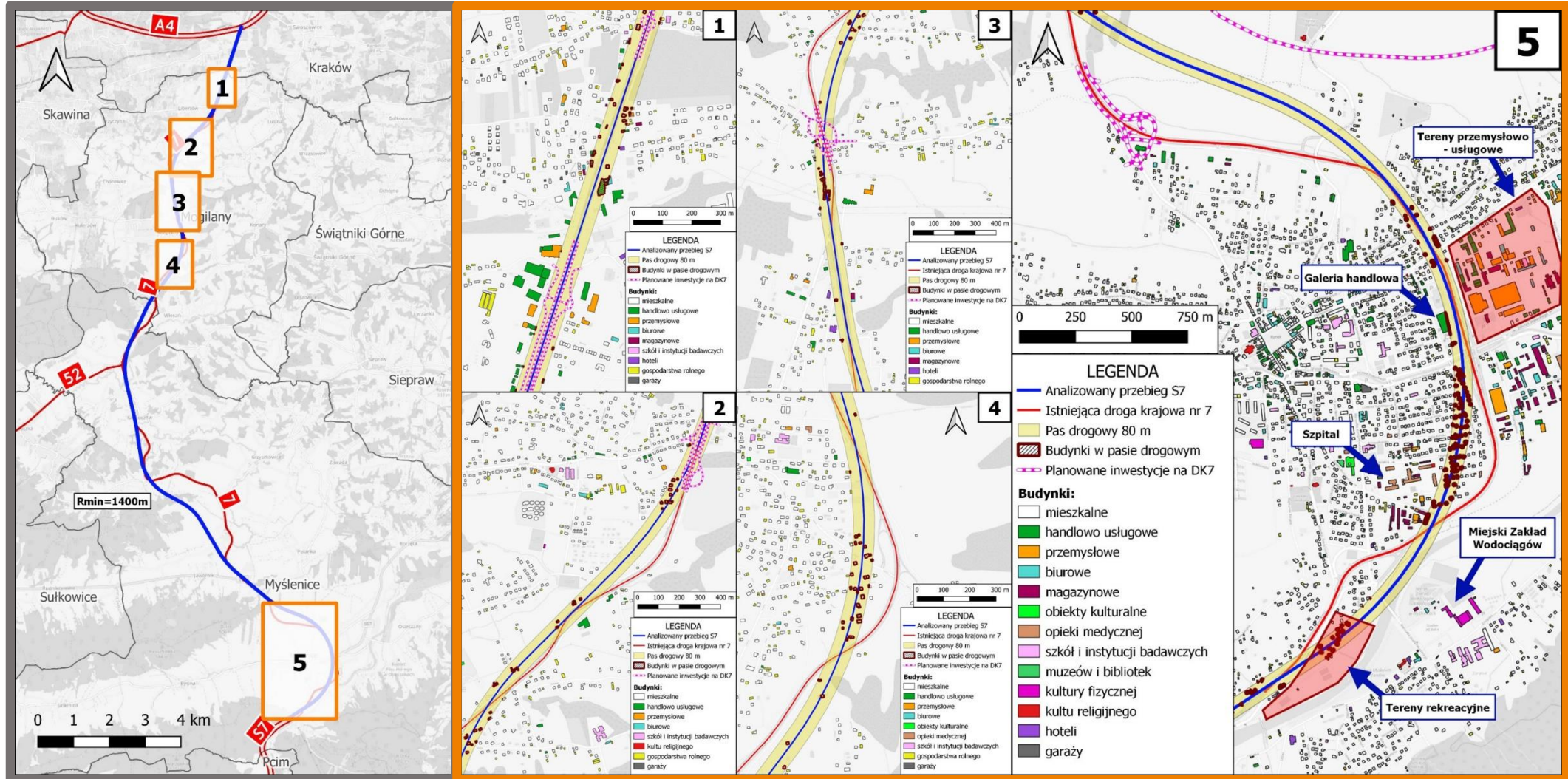




# Analiza możliwości wpisania drogi klasy S w istniejącą DK7



Rezerwy w korytarzu drogi krajowej nr 7 nie spełniają wymagań dla budowy drogi o wysokich parametrach użytkowych (klasa S). Poniżej obszary najbardziej konfliktowe:



# Propozycje korytarzy drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice



Analiza  
uwarunkowań

Analiza sieci  
drogowej

Wyznaczenie  
6 przebiegów  
korytarzy

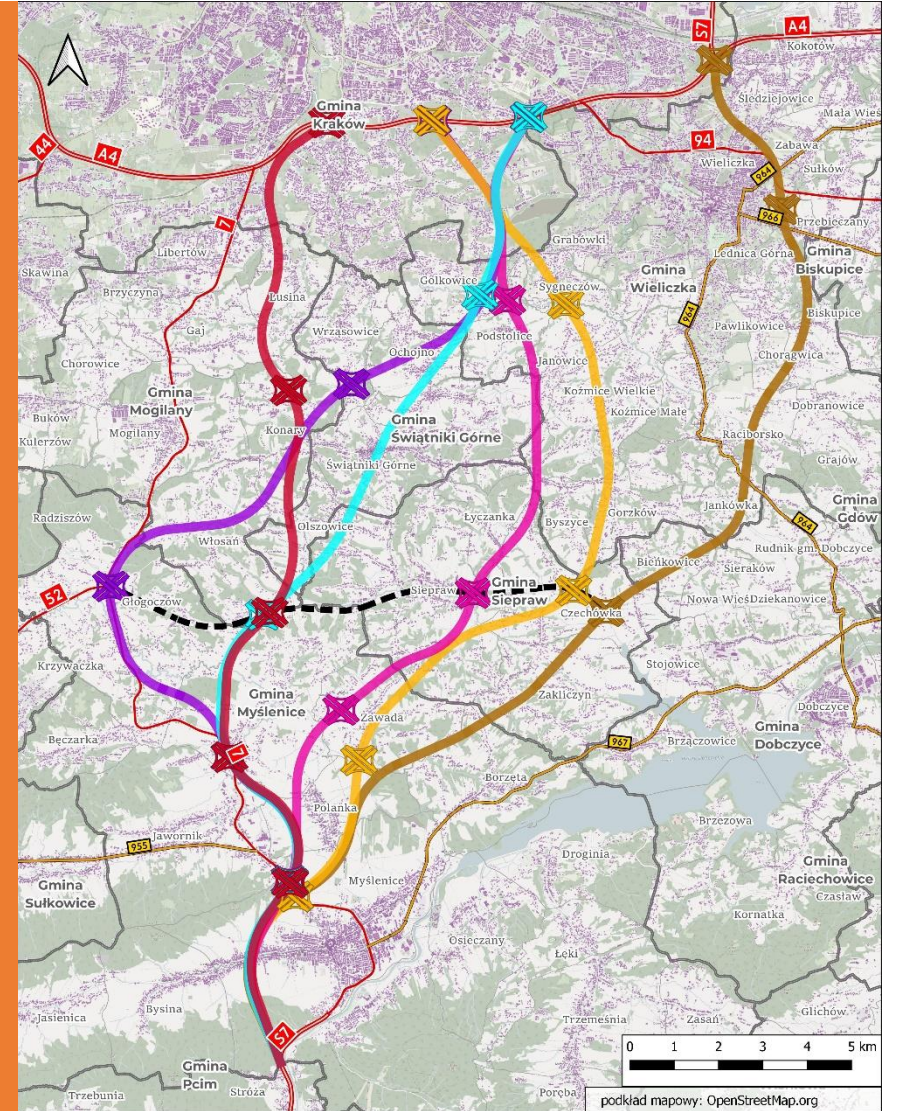
Rozpatrywane korytarze:

1 korytarz z węzła  
Kraków Łagiewniki

2 korytarze z węzła  
Kraków Tuchowska  
(odstępstwo)

2 korytarze z węzła  
Kraków Wieliczka

1 korytarz z węzła  
Kraków Biezanów



# Korytarz 1 - początek w węźle Kraków Łagiewniki



## K1 - czerwony:



Długość nowej S7: **23,62 km**

Długość S52 (BDI): 3,92 km

Łącznie S7 i S52: 27,54 km



SDR w korytarzu: **ok. 75 tys. poj./dobę**

Udział pojazdów ciężkich: **ok. 14 %**



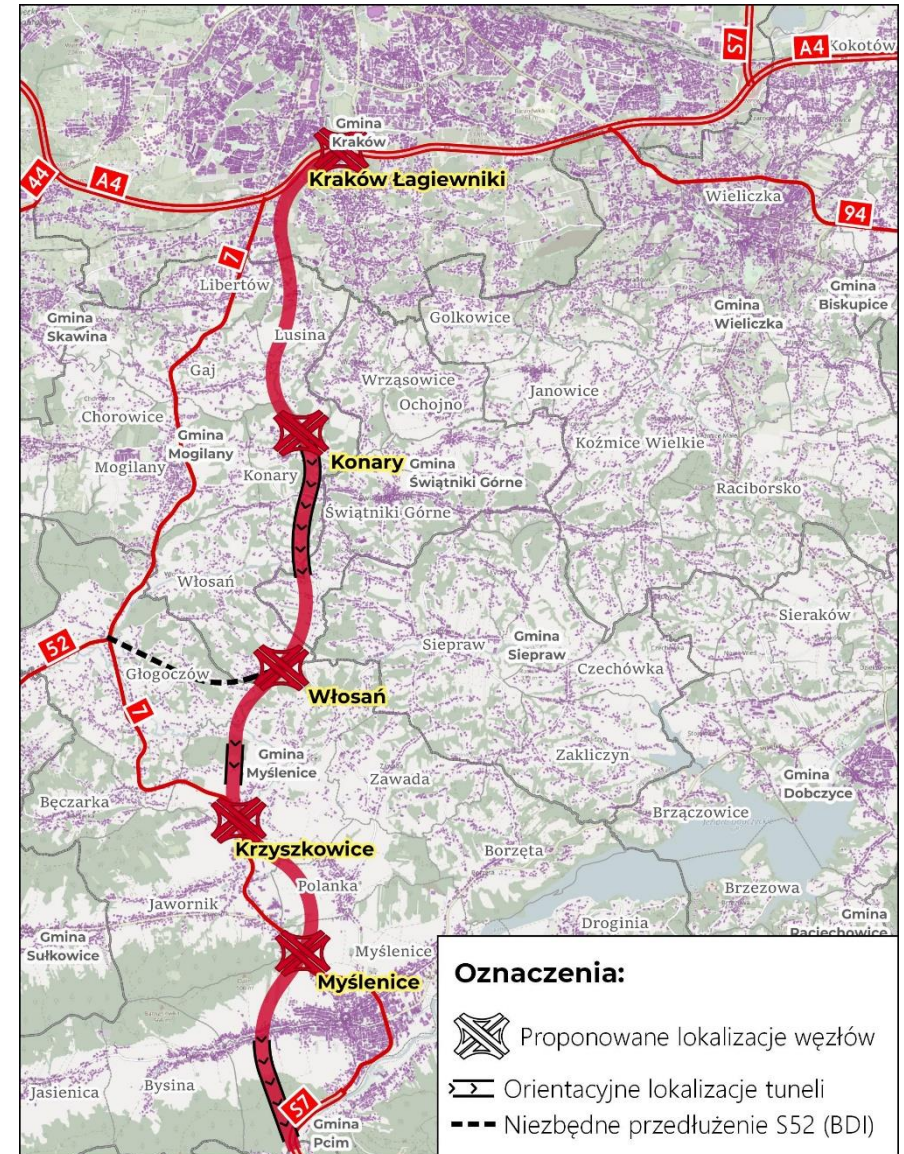
Szacowany koszt S7: **4,67 mld zł**

oraz BDI: 1,04 mld zł



Gminy w ciągu trasy:

Kraków, Mogilany,  
Świątynki Górne, Myślenice



# Korytarz 2 - początek w węźle Kraków Wieliczka



## K2 - niebieski:



Długość nowej S7: **24,56 km**

Długość S52 (BDI): 3,77 km

Łącznie S7 i S52: 28,33 km



SDR w korytarzu: **ok. 69 tys. poj./dobę**

Udział pojazdów ciężkich: **ok. 14 %**



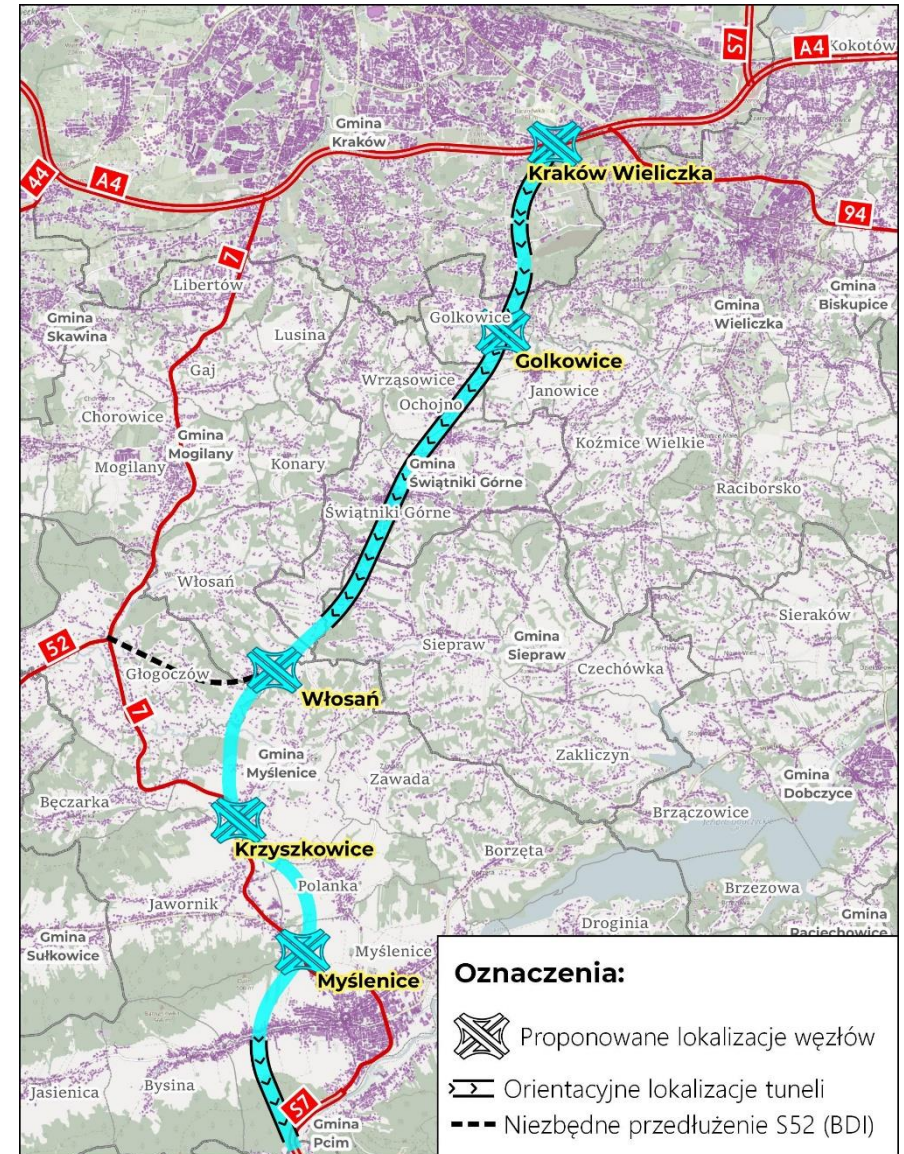
Szacowany koszt S7: **6,01 mld zł**

oraz BDI: 1,03 mld zł



Gminy w ciągu trasy:

Kraków, Wieliczka, Świątynki Górne,  
Siepraw, Mogilany, Myślenice



# Korytarz 3 - początek w węźle Kraków Wieliczka



## K3 - różowy:



Długość nowej S7: **24,31 km**

Długość S52 (BDI): 8,6 km

Łącznie S7 i S52: 32,91 km



SDR w korytarzu: **ok. 60 tys. poj./dobę**

Udział pojazdów ciężkich: ok. 15 %

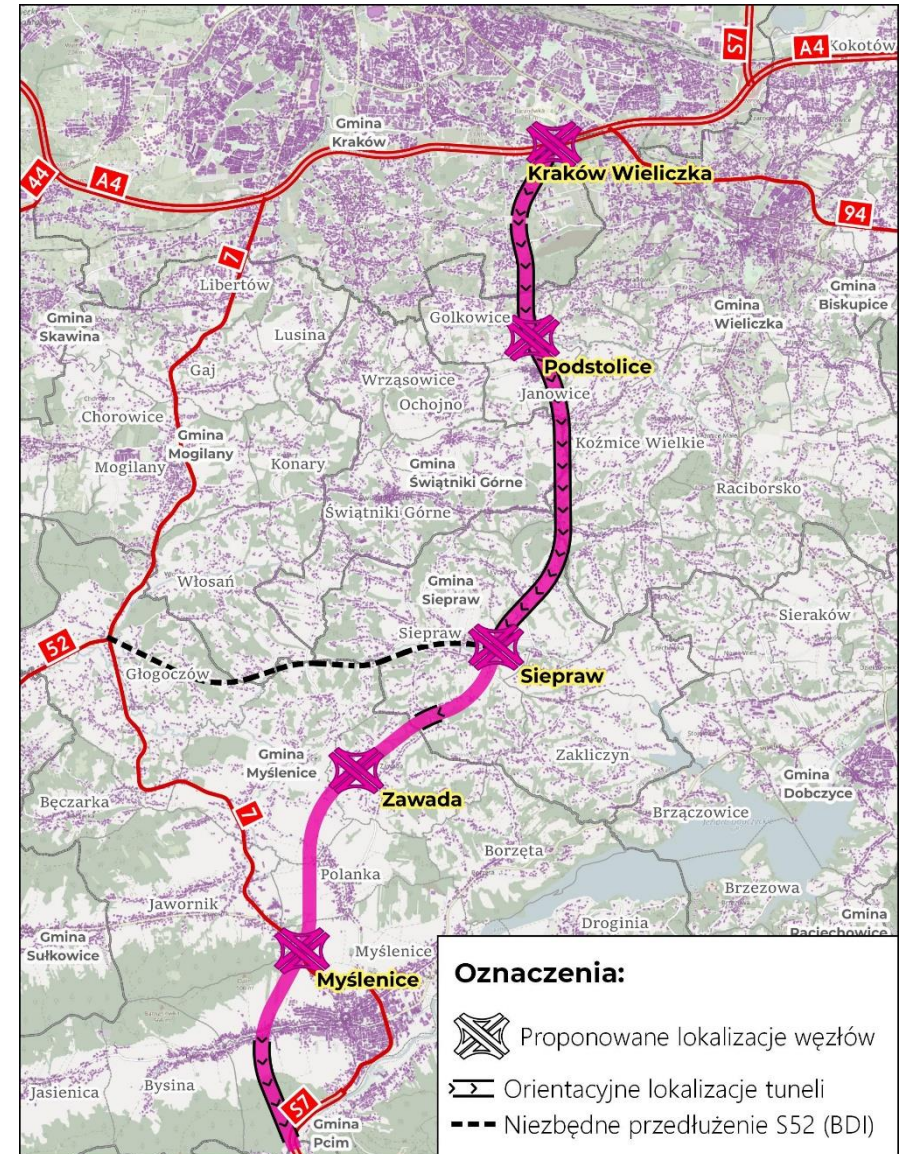


Szacowany koszt S7: **6,5 mld zł**  
oraz BDI: 1,41 mld zł



Gminy w ciągu trasy:

Kraków, Wieliczka, Świątniki Górne,  
Siepraw, Myślenice



# Korytarz 4 - początek w węźle Kraków Tuchowska



## K4 - pomarańczowy:



Długość nowej S7: **26,18 km**

Długość S52 (BDI): 10,9 km

Łącznie S7 i S52: 37,08 km



SDR w korytarzu: **ok. 57 tys. poj./dobę**

Udział pojazdów ciężkich: **ok. 14 %**



Szacowany koszt S7: **6,25 mld zł**

oraz BDI: 1,79 mld zł



Gminy w ciągu trasy:

Kraków, Wieliczka, Siepraw, Myślenice



# Korytarz 5 - początek w węźle Kraków Tuchowska



## K5 - fioletowy:



Długość nowej S7: **28,71 km**

Długość S52 (BDI): **0 km**

Łącznie S7 i S52: 28,71 km



SDR w korytarzu: **ok. 63 tys. poj./dobę**

Udział pojazdów ciężkich: **ok. 14 %**



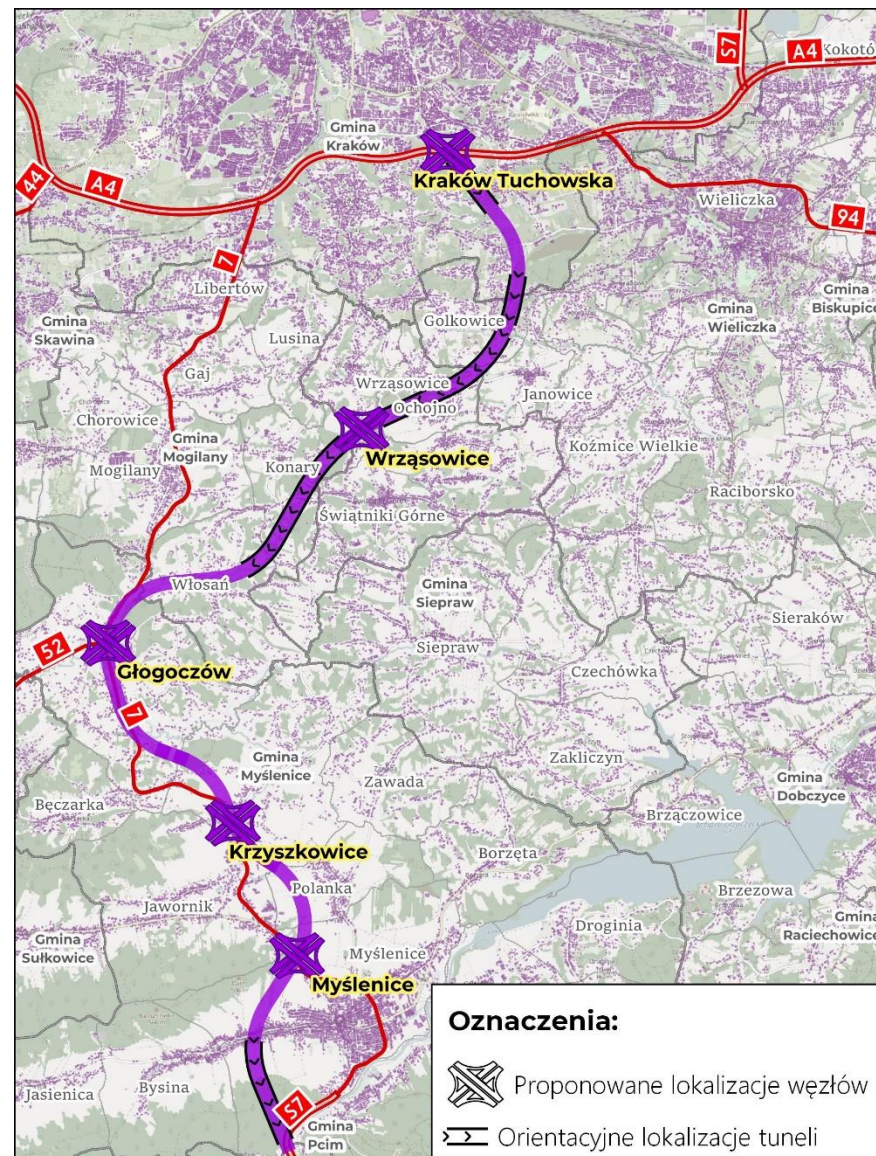
Szacowany koszt S7: **5,90 mld zł**

oraz BDI: 0 mld zł



Gminy w ciągu trasy:

Kraków, Wieliczka, Świątyniki Górne,  
Mogilany, Myślenice



**Uwaga - brak konieczności dobudowy BDI**

# Korytarz 6 - początek w węźle Kraków Bieżanów



## K6 - brązowy:



Długość nowej S7: **29,13 km**

Długość S52 (BDI): 11,77 km

Łącznie S7 i S52: 40,9 km



SDR w korytarzu: **ok. 53 tys. poj./dobę**

Udział pojazdów ciężkich: **ok. 15 %**



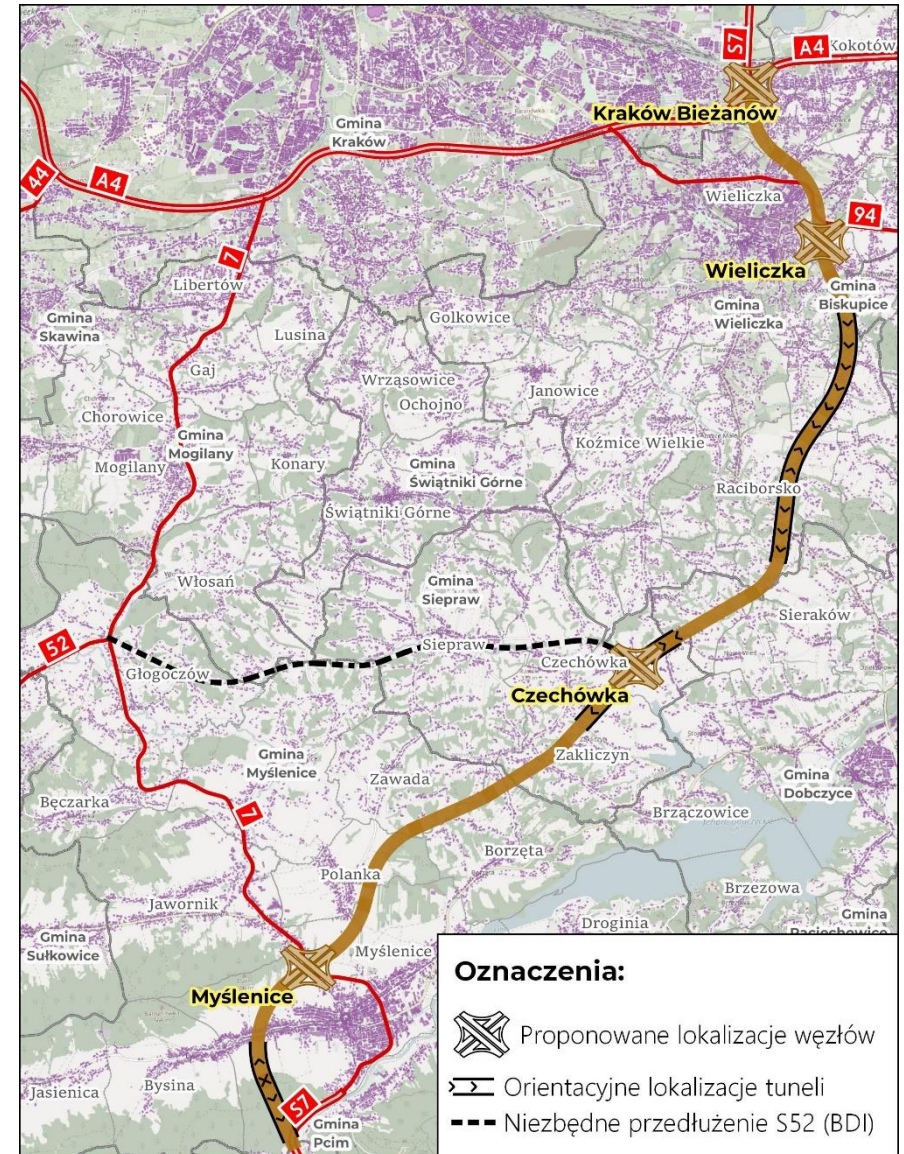
Szacowany koszt S7: **6,07 mld zł**

oraz BDI: 1,76 mld zł



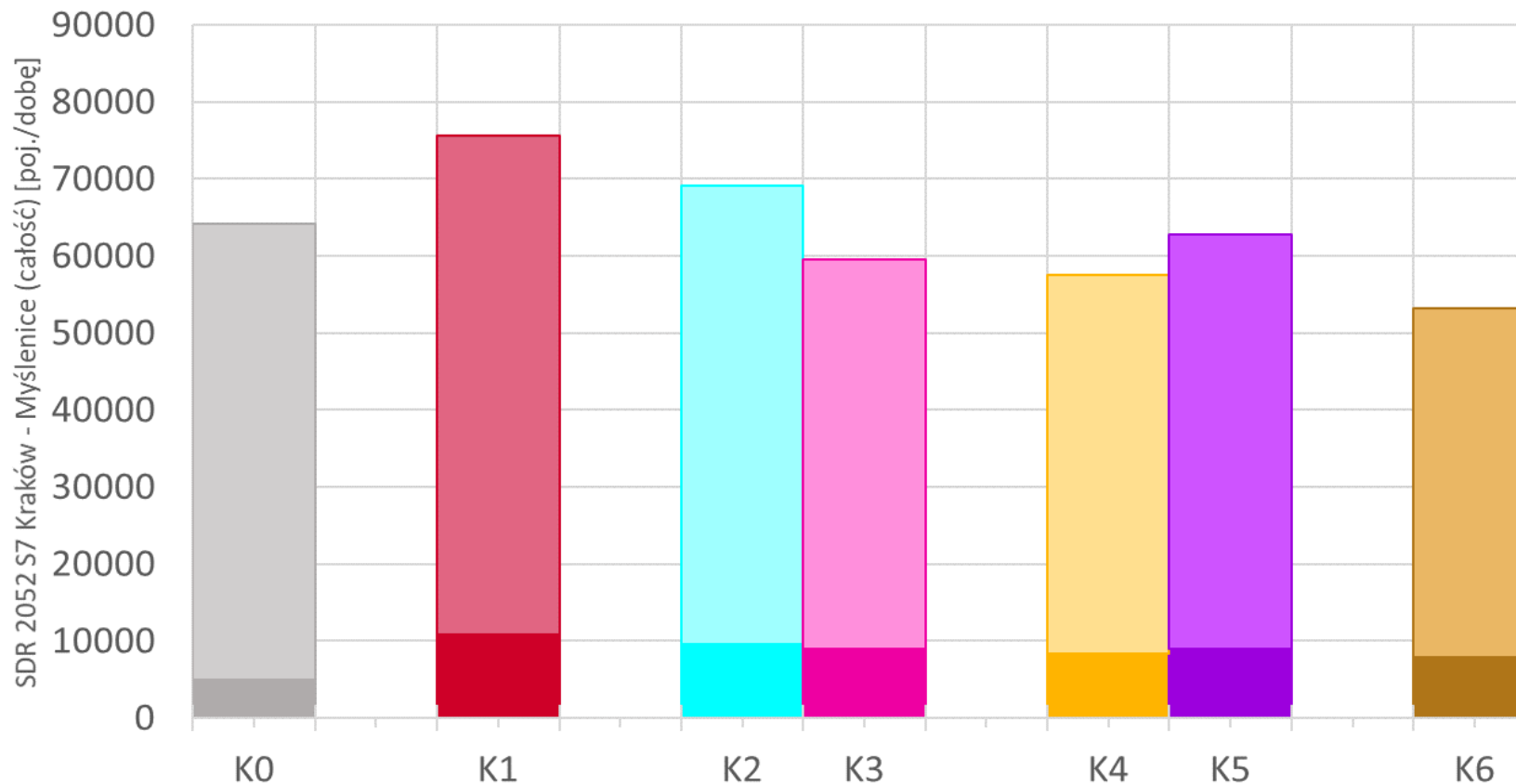
Gminy w ciągu trasy:

Kraków, Wieliczka, Dobczyce, Siepraw, Myślenice





## SDR 2052 - droga ekspresowa S7



**Maksymalny ruch (max. ŚDRR) - Korytarz 1**

**ok. 75 tys. poj./dobę**

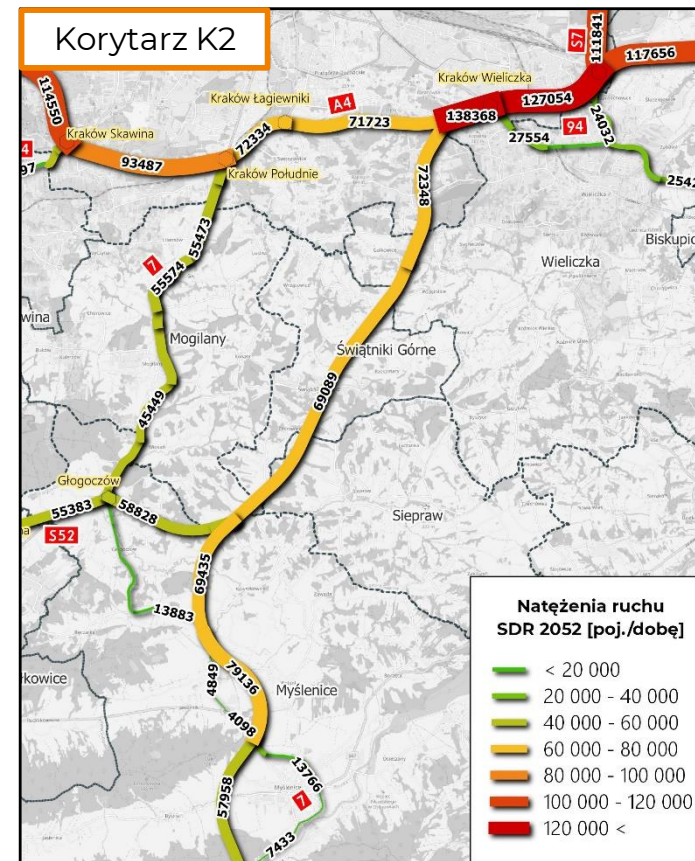
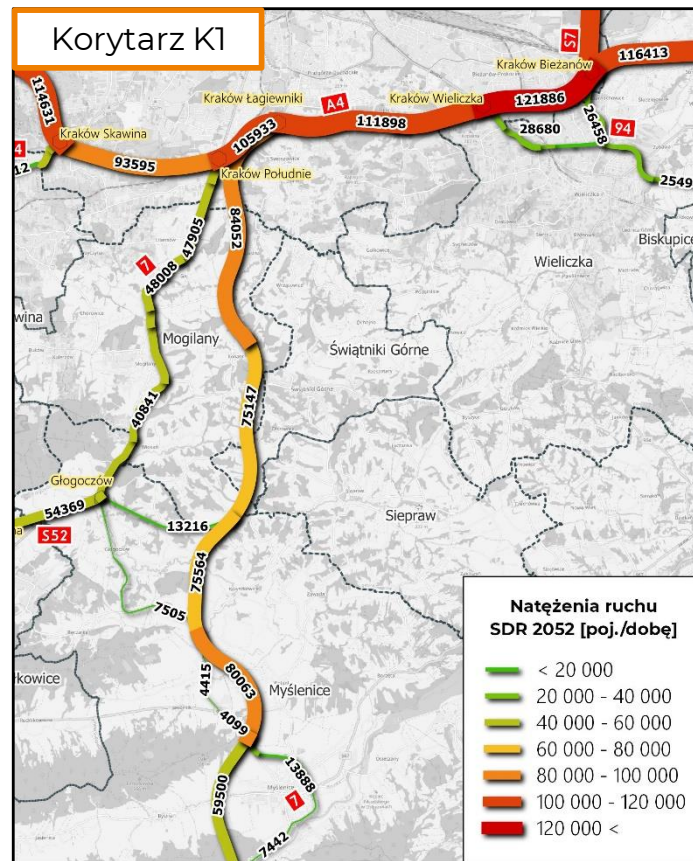
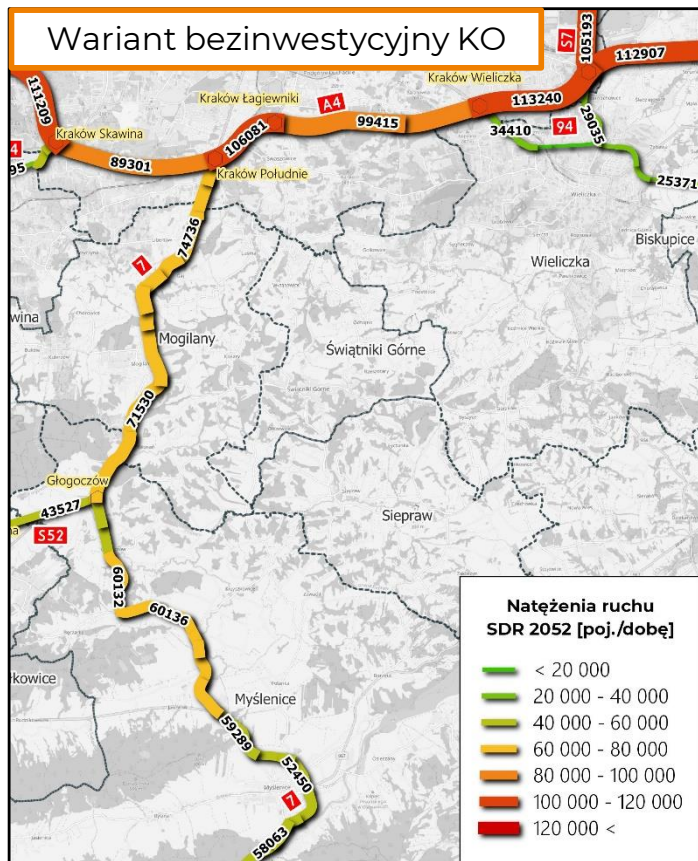
**Minimalny ruch (min. ŚDRR) - Korytarz 6**

**ok. 53 tys. poj./dobę**

# 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.



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

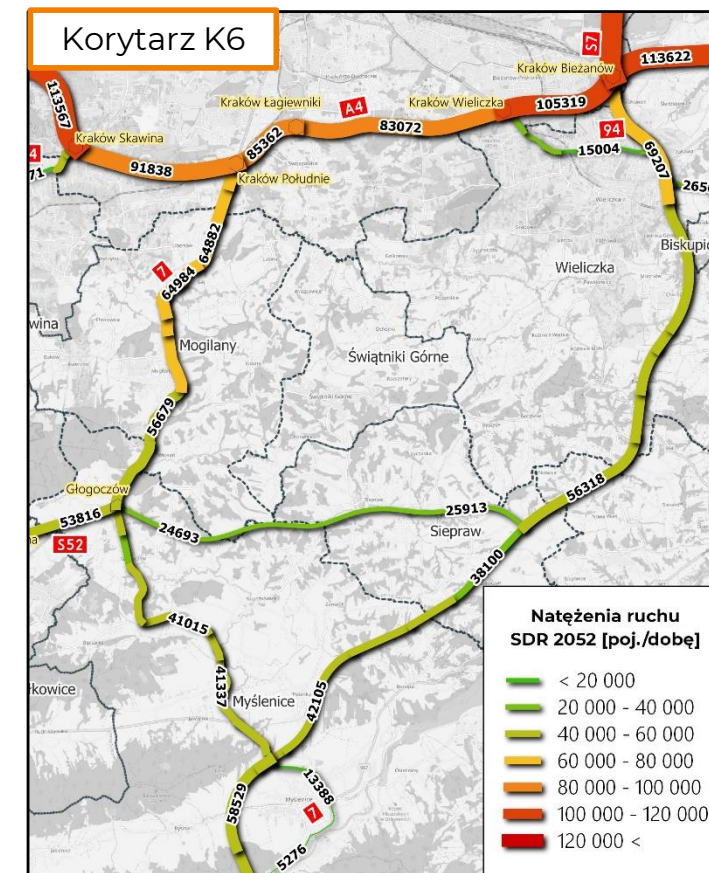
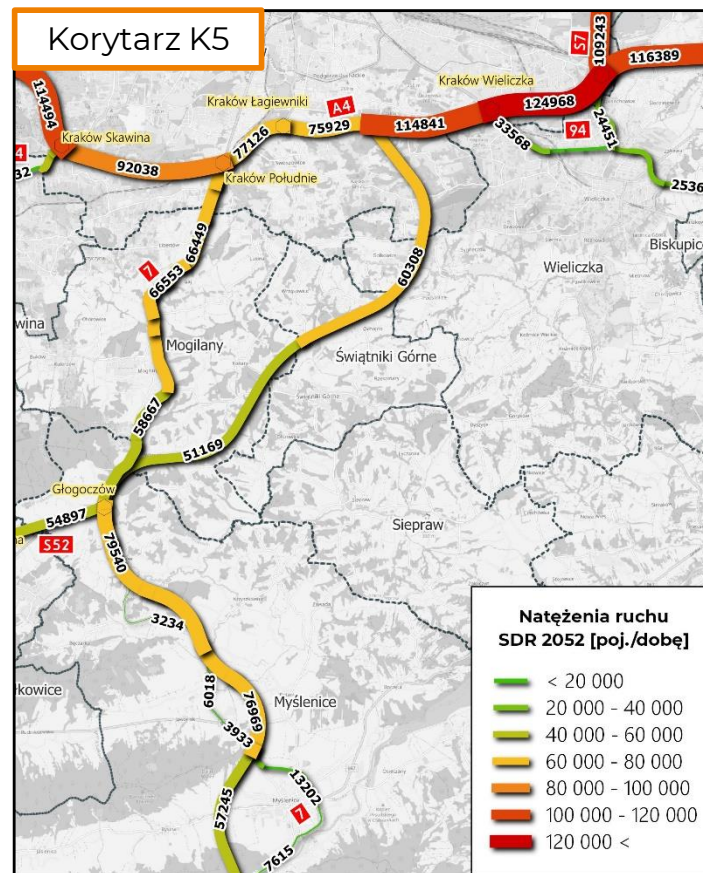
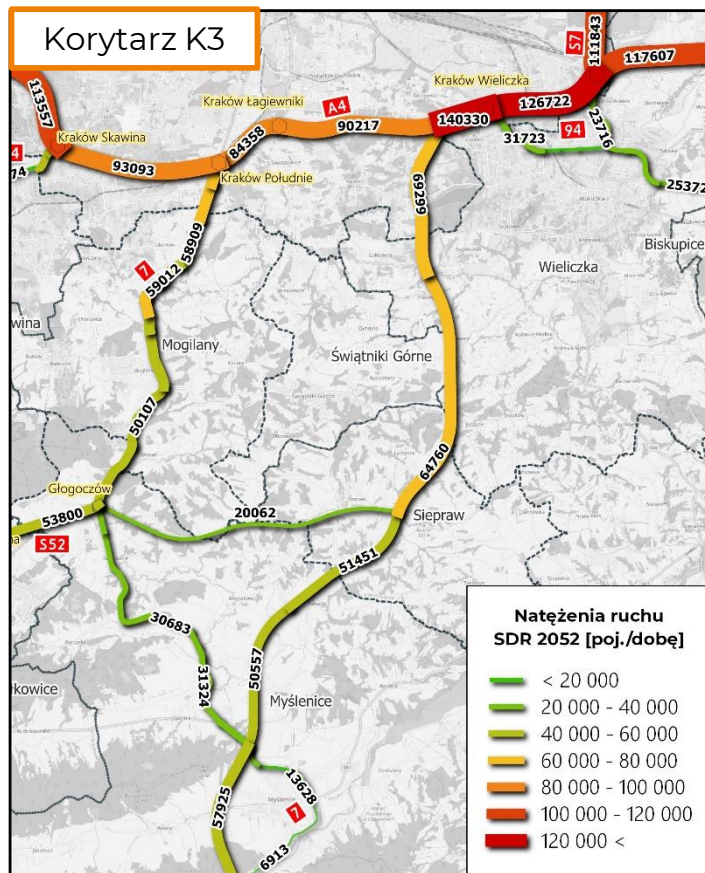
- ok. 70 - 75 tys. poj./dobę – odcinek Kraków - Głogoczków - to tak jak dziś np. na A4 między węzłami Kraków Bieżanów i Kraków Łagiewniki
- ok. 52 - 60 tys. poj./dobę – odcinek Głogoczków - Myślenice - to tak jak dziś np. na A4 między węzłami Niepołomice i Kraków Bieżanów

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

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

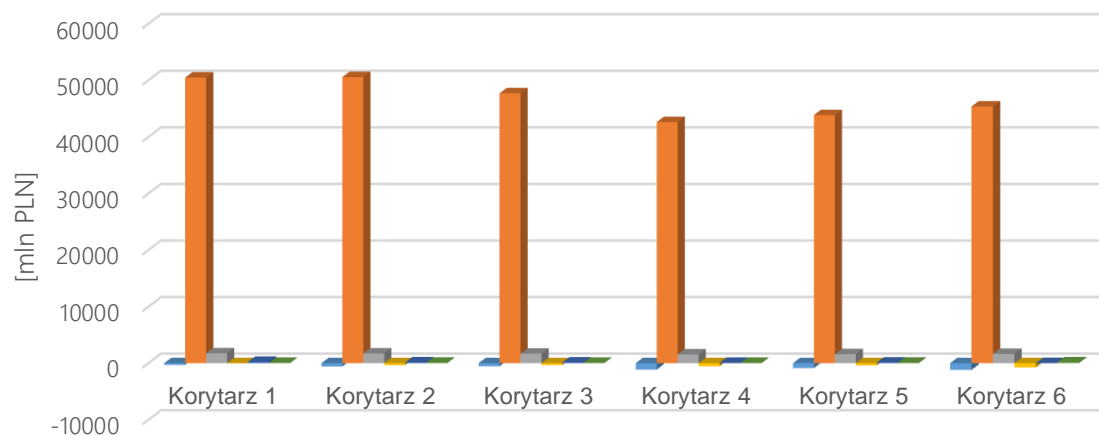
# Korzyści społeczeństwa wynikające z realizacji S7 Kraków - Myślenice



- Przeprowadzona **analiza ekonomiczna** wykazała, że wszystkie rozwiązania są opłacalne ekonomicznie.
- **Korzyści społeczeństwa** osiąmane są:
  - w kosztach czasu,
  - w kosztach wypadków i ofiar,
  - w kosztach hałasu.

Korytarz	Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu ERR	Współczynnik korzyści/koszty BCR	Ekonomiczna zaktualizowana wartość netto (ENPV)
	[%]	[-]	[mld PLN]
Korytarz 1	30,21%	8,33	29,49
Korytarz 2	26,14%	6,26	27,96
Korytarz 3	23,28%	5,39	25,54
Korytarz 4	21,04%	4,40	21,57
Korytarz 5	26,99%	6,07	24,23
Korytarz 6	22,21%	4,76	23,41

**Korzyści społeczne**



- Wykonano ocenę wpływu inwestycji na **Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego** - we wszystkich rozwiązaniach występuje **bardzo małe ryzyko** negatywnego oddziaływania.
- Wszystkie rozwiązania powodują **redukcję liczby wypadków, rannych i ofiar śmiertelnych**.

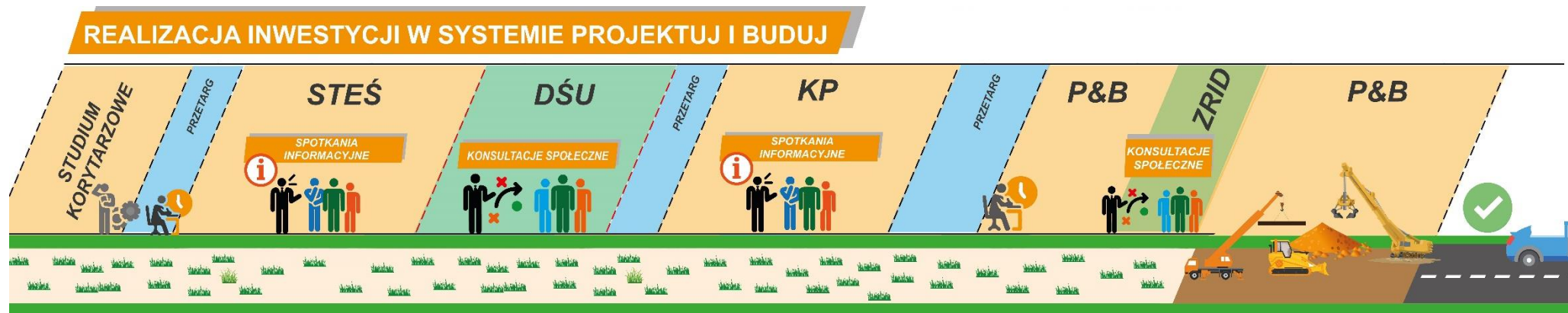
# Podsumowanie i porównanie korytarzy drogi ekspresowej S7



<b>Korytarz 1</b>	długość 23,6 km, 5 węzłów, koszt 4,67 mld PLN, jednostkowy 197,70 mln/km
<b>Korytarz 2</b>	długość 24,6 km, 5 węzłów, koszt 6,01 mld PLN, jednostkowy 244,68 mln/km
<b>Korytarz 3</b>	długość 24,3 km, 5 węzłów, koszt 6,50 mld PLN, jednostkowy 267,22 mln/km
<b>Korytarz 4</b>	długość 26,2 km, 5 węzłów, koszt 6,25 mld PLN, jednostkowy 238,73 mln/km
<b>Korytarz 5</b>	długość 28,7 km, 5 węzłów, koszt 5,90 mld PLN, jednostkowy 205,47 mln/km
<b>Korytarz 6</b>	długość 29,1 km, 4 węzły, koszt 6,07 mld PLN, jednostkowy 208,23 mln/km

Dane z grudnia 2021 r. - etap zakończenia Studium korytarzowego

Grudzień  
2021 r.



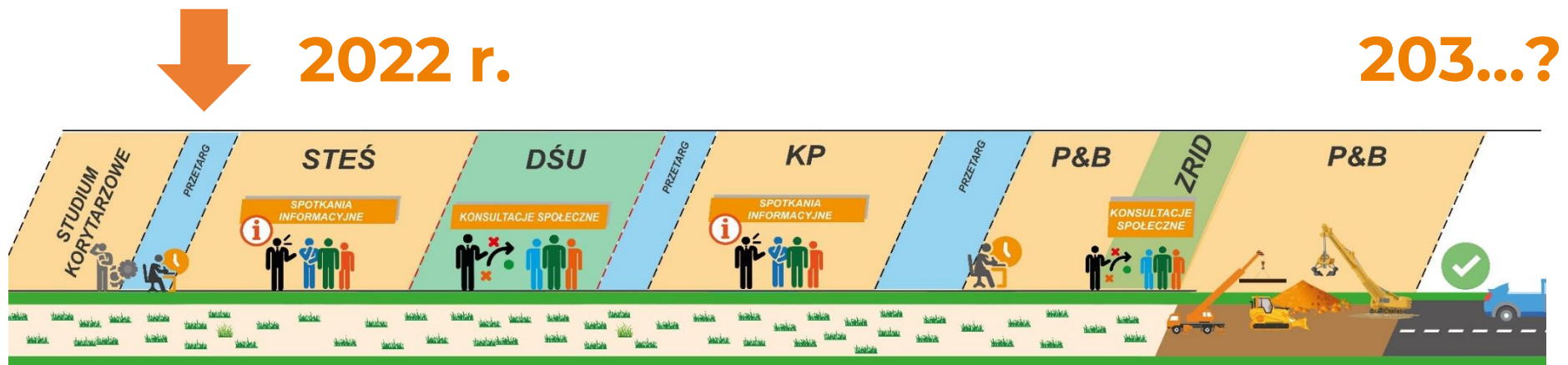
# Kontynuacja prac nad przygotowaniem inwestycji



## Studium korytarzowe potwierdziło zasadność realizacji drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków (A4) - Myślenice (S7)

W kolejnym kroku nastąpi uszczegółowienie rozwiązań w postaci **Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego:**

- inwentaryzacja geologiczna, środowiska, zabytki, kolizje, projekty wszystkich branż,
- precyzyjna lokalizacja nieruchomości objętych inwestycją i jej oddziaływaniem,
- spotkania informacyjne z mieszkańcami, wymagane uzgodnienia z interesariuszami,
- raport oddziaływania na środowisko i konsultacje społeczne na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach





# GDDKiA

**DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ**

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad**

e-mail: [kancelaria@gddkia.gov.pl](mailto:kancelaria@gddkia.gov.pl)

[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

[www.facebook.com](http://www.facebook.com)

[www.twitter.com/gddkia](http://www.twitter.com/gddkia)