

# Rozbudowa węzła Kraków Południe na skrzyżowaniu A4 i DK7

## Inwestor:

Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542, Kraków



## Wykonawca:

Lider Konsorcjum:



Partnerzy Konsorcjum:



ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków



KONSULTACJE SPOŁECZNE

## Opis przedmiotu zamówienia:

Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie Konsorcjum firm: MPRB Sp. z o.o., Mosty Kraków Sp. z o.o. oraz MP Infra Sp. z o.o. opracuje kompleksową dokumentację projektową dla zadania pn.: „Rozbudowa węzła Kraków Południe na skrzyżowaniu A4 i DK7” wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych i sprawowaniem nadzoru autorskiego, w tym wykona materiały do wniosku o uzyskanie decyzji administracyjnych, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), uzyska wymaganą prawem ostateczną decyzję zezwalającą na realizację drogi i/lub skuteczne zgłoszenia robót budowlanych i/lub inne decyzje oraz wykonana czynności i opracuje dokumentacje związane z gospodarowaniem nieruchomościami po uzyskaniu decyzji ZRID.

## Lokalizacja planowanej inwestycji:

- województwa małopolskie, powiat krakowski, Miasto Kraków, nr drogi A4 i DK7



## Harmonogram realizacji umowy:

- Etap I - Wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji ZRID (43 m-ce) od marca 2021 r. do października 2024 r.
- **STEŚ - R Etap I- Zakres środowiskowy wraz z analizą wariantów**
- Studium geologiczno-inżynierskie
- Opracowanie analizy i prognozy ruchu
- Udział społeczeństwa (konsultacje społeczne)
- Opracowanie materiałów do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU)
- **STEŚ - R Etap II - Koncepcja programowa**
- Opracowanie mapy sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych
- Opracowanie dokumentacji geologiczno- inżynierskiej
- Opracowanie koncepcji programowej
- Udział społeczeństwa (konsultacje społeczne)
- Opracowanie projektu budowlanego
- Opracowanie projektu wykonawczego



## Harmonogram realizacji umowy cd.:

- Etap II - Gospodarowanie nieruchomościami po ZRID od maja 2025 r. do listopada 2026 r.
- Wyznaczenie projektów podziału na gruncie oraz wznowienie lub wyznaczenie punktów granicznych działek nie podlegających podziałowi stanowiących granicę pasa drogowego zakończone trwałą stabilizacją punktów granicznych.
- Dokumentacja geodezyjna i formalno-prawna związana z nabywaniem nieruchomości oraz z ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości.
- Etap III - Udzielanie odpowiedzi na pytania oferentów od października 2024 r. do marca 2025 r.
- Etap IV - Pełnienie nadzoru autorskiego od marca 2025 r. do kwietnia 2027 r.





## Cel projektu:

- Poprawa płynności ruchu na węźle A4 Kraków Południe, łącznicach i DK7, poprzez zwiększenie przepustowości na łącznicach z kierunku Katowic i Rzeszowa w stronę Zakopanego, w tym dla ruchu tranzytowego, ruchu turystycznego jak i ruchu lokalnego.
- Kompleksowe rozwiązanie rozproszania ruchu, kumulującego się przed wyjazdem z Krakowa na południe.
- Poprawa warunków ruchu na brakujących na istniejącym węźle relacjach Kraków – Rzeszów i Rzeszów-Kraków
- Skrócenie czasu podróży.
- Zapewnienie komfortu jazdy.
- Poprawa ogólnych standardów techniczno – funkcjonalnych regionalnego układu drogowego.
- Dostosowanie sieci drogowej do wzrastających natężeń ruchu.
- Ułatwienie i przyspieszenie restrukturyzacji regionu.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich uczestników ruchu.
- Zmniejszenie emisji spalin i hałasu oraz poprawa warunków środowiskowych w korytarzach transportowych.



## Rozwiązania projektowe



Głównym założeniem inwestycji jest rozdzielenie ruchu tranzytowego z autostrady A4 w kierunku DK7 (Zakopianki), od ruchu lokalnego obsługującego zarówno dojazd do zlokalizowanych w okolicy obszarów mieszkaniowych jak i obszarów o charakterze handlowo-usługowym (mowa tu o posesjach zlokalizowanych bezpośrednio przy DK7, a także włączenie ulic Taklińskiego, Poronińskiej, Wązewskiego i Opatkowskiej). W ramach planowanej inwestycji projektowane są 3 warianty rozwiązań drogowych.

Ze względu na czytelność plan orientacyjny oraz plany sytuacyjne znajdują się w oddzielnych plikach.

## Rozwiązania projektowe cd.

We wszystkich wariantach przewiduje się budowę estakady w poziomie „+1” prowadzącą ruch tranzytowy nad poziomem „0”, który służyć ma do obsługi ruchu lokalnego. Droga Krajowa nr 7 na południe od przejścia pod istniejącą łącznicą autostradową wznosić się będzie w konstrukcjach oporowych na obiekt mostowy. Istniejące łącznice autostradowe z kierunku Katowic i Rzeszowa na południe od A4 będą się rozdzielały prowadząc ruch na poziom +1 oraz na poziom „0”. Również DK7 w kierunku południowym, przed projektowanym obiektem mostowym będzie posiadała łącznicę wyjazdową na poziom „0”.

W przeciwnym kierunku sytuacja wyglądała będzie analogicznie. Z projektowanej estakady w poziomie +1, (zanim wysokościowo sprowadzona zostanie do stanu istniejącego) w kierunku Centrum Krakowa (pod wiadukt w ciągu istniejącej łącznicy) nastąpi wyprowadzenie ruchu na łącznicę w kierunku Rzeszowa oraz Katowic. Natomiast z poziomu „0” obsługującego ruch lokalny zaprojektowane zostaną łącznice, które łączyć się będą z w/w łącznicami w kierunkach Rzeszowa i Katowic oraz zostanie zaprojektowane połączenie z istniejącą drogą w kierunku Centrum Krakowa.

Ze względu na czytelność plan orientacyjny oraz plany sytuacyjne znajdują się w oddzielnych plikach.

## Rozwiązania projektowe cd.

Obszary lokalne o których mowa oraz projektowane wloty istniejących ulic w poziomie „0” będą skomunikowane poprzez skrzyżowania różniące się w zależności od wariantów i połączone dodatkowymi jezdniami wzdłuż DK7 (różnice w wariantach podano poniżej). Połączenie w/w dodatkowych jezdni z Zakopianką odbywać się będzie (na południe od ul. Ważewskiego i Opatkowickiej) za pomocą jednokierunkowych wjazdów i wyjazdów. W zależności od wariantu dodatkowe jezdnie będą jednokierunkowe lub dwukierunkowe (na odcinku połączenia z DK7 jednokierunkowe na zasadzie wjazd/wyjazd).

W każdym z wariantów przewidziano prowadzenie ruchu pieszego wzdłuż dróg lokalnych. Na odcinku od istniejącego wiaduktu w ciągu Zakopianki (nad autostradą A4 po stronie zachodniej) zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy, który przejściem podziemnym pod łącznicami prowadzić będzie bezkolizyjnie ruch pieszych i rowerzystów w rejon ul. Taklińskiego.

Przejście pomiędzy zachodnią i wschodnią stroną inwestycji odbywać się będzie w poziomie „0” za pomocą przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych. Natomiast w okolicy ul. Ważewskiego i Opatkowickiej za pomocą bezkolizyjnego przejścia dla pieszych (podziemnego lub nadziemnego).

W każdym z wariantów przewidziano przystanki autobusowe dla komunikacji zbiorowej usytuowane w miejscach zbliżonych do istniejących lokalizacji. Główne różnice dotyczą szczegółowych rozwiązań projektowych

**Ze względu na czytelność plan orientacyjny oraz plany sytuacyjne znajdują się w oddzielnych plikach.**

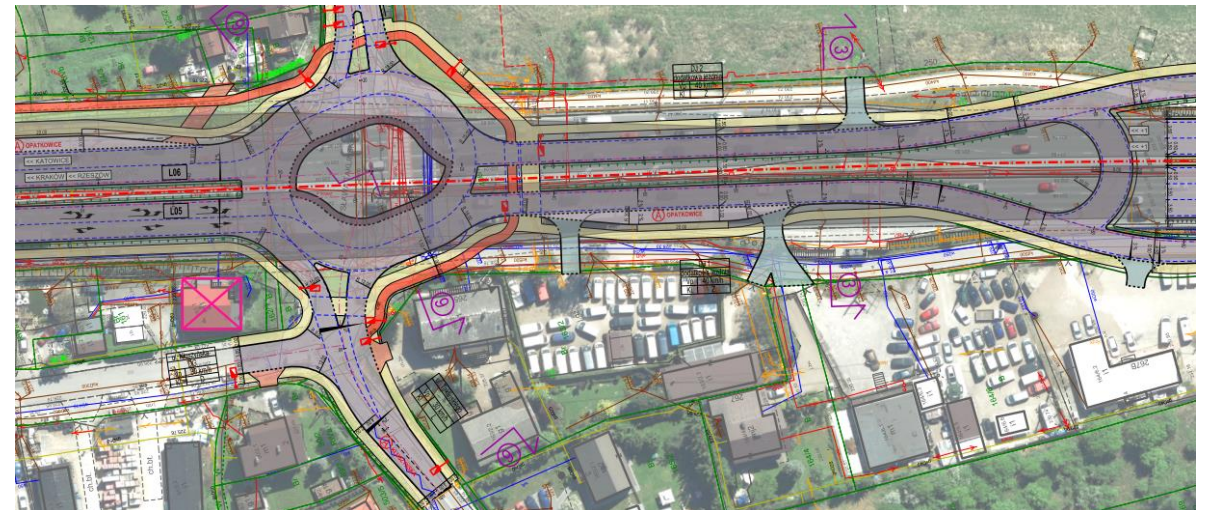


## Szczegółowe rozwiązania projektowe

### WARIANT 1

- Skrzyżowanie ul. Poronińskiej, ul. Taklińskiego, łącznic i dodatkowych jezdni w formie ronda turbinowego,- Umieszczenie pomiędzy dodatkowymi jezdniami miejsca do zawracania,
- Dodatkowe jezdnie po stronie zachodniej i wschodniej jako jednokierunkowe połączone jednokierunkowym wjazdem/wyjazdem na południe od ul. Opatkowickiej/ Ważewskiego z DK7,
- Skrzyżowanie ul. Opatkowickiej na prawe skręty z jednokierunkową dodatkową jezdnią po stronie wschodniej,
- Skrzyżowanie ul. Ważewskiego na prawe skręty z jednokierunkową dodatkową jezdnią po stronie zachodniej,
- Łącznice od strony Rzeszowa i Katowic po rozdzieleniu wznoszą się na poziom „+1” po stronie zewnętrznej, natomiast na poziom „0” od wewnątrz pomiędzy nimi.

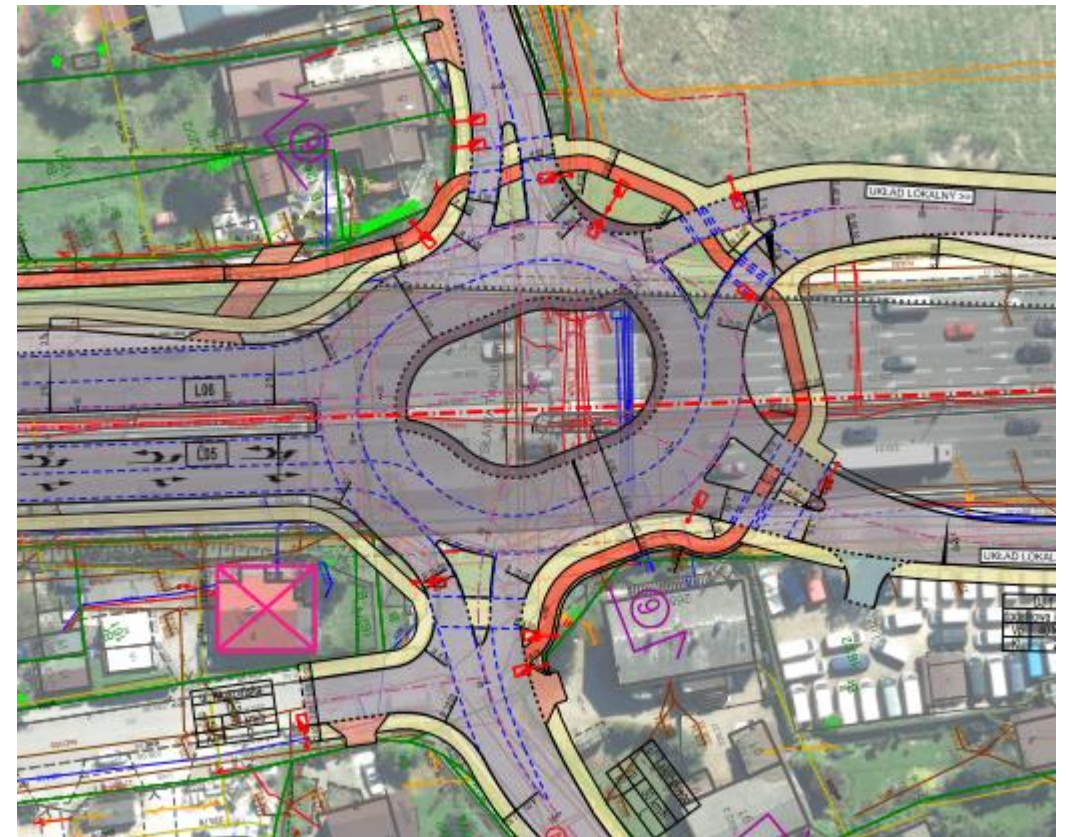
Ze względu na czytelność całościowe plany sytuacyjne znajdują się w oddzielnych plikach.



## Szczegółowe rozwiązania projektowe

### WARIANT 2

- Skrzyżowanie ul. Poronińskiej, ul. Taklińskiego, łącznic i dodatkowych jezdni w formie ronda turbinowego 5-wlotowego,
- Dodatkowe jezdnie po stronie zachodniej i wschodniej jako dwukierunkowe połączone jednokierunkowym wjazdem/wyjazdem na południe od ul. Opatkowskiej/ Ważewskiego z DK7,
- Skrzyżowanie ul. Opatkowskiej bez relacji w lewo, w kierunku południowym (jednokierunkowy wyjazd z DK7),
- Skrzyżowanie ul. Ważewskiego z pełnymi relacjami – wylot na południe jednokierunkowy (wjazd na DK7),
- łącznice od strony Rzeszowa i Katowic po rozdzieleniu wznoszą się na poziom „+1” po stronie wewnętrznej, natomiast na poziom „0” od zewnątrz od nich.



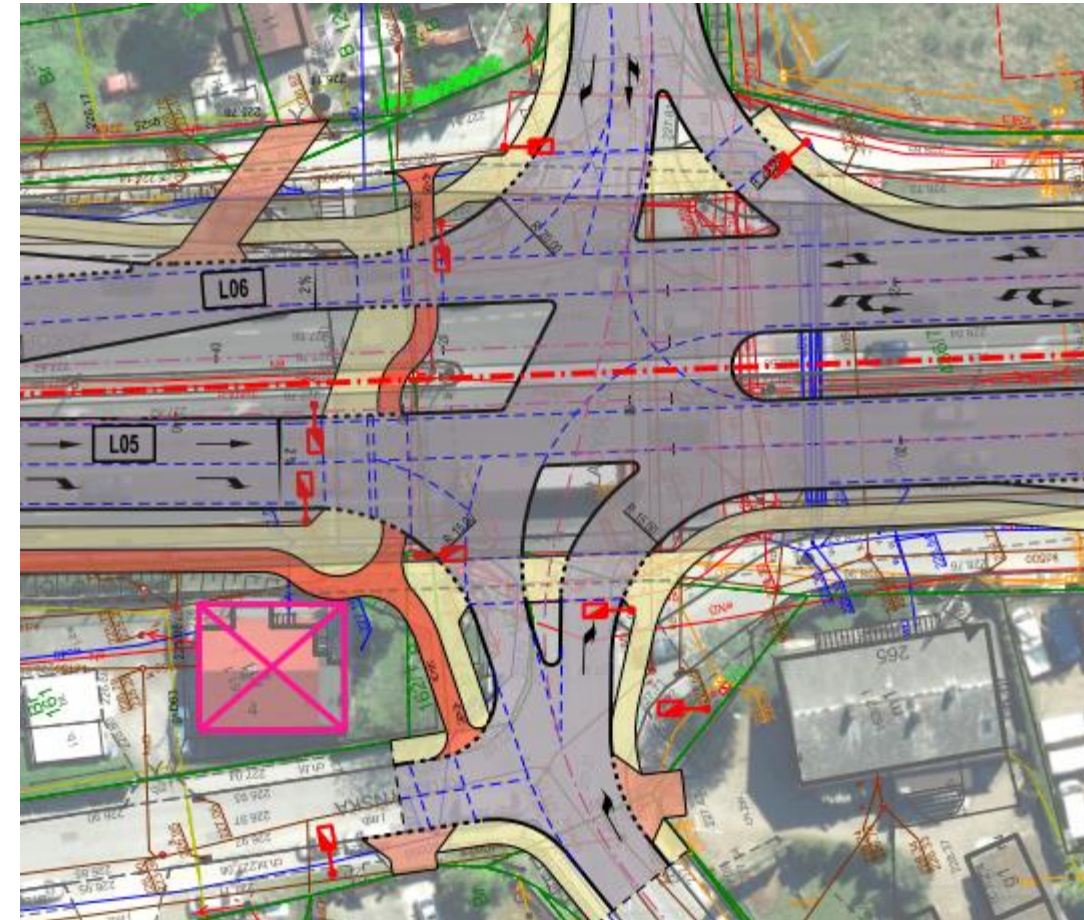
Ze względu na czytelność całościowe plany sytuacyjne znajdują się w oddzielnych plikach.



## Szczegółowe rozwiązania projektowe

### WARIANT 3

- Skrzyżowanie ul. Poronińskiej, ul. Taklińskiego, łącznic i dodatkowych jezdni w formie skrzyżowania skanalizowanego z niepełnymi relacjami skrętnymi,
- Umieszczenie pomiędzy dodatkowymi jezdniami miejsca do zawracania z dodatkowymi pasami dla tej relacji stanowiące uzupełnienie brakujących relacji w/w skrzyżowania,
- Dodatkowe jezdnie po stronie zachodniej i wschodniej jako jednokierunkowe połączone jednokierunkowym wjazdem/wyjazdem na południe od ul. Opatkowickiej/ Ważewskiego z DK7,
- Skrzyżowanie ul. Opatkowickiej na prawe skrzyty z jednokierunkową dodatkową jezdnią po stronie wschodniej,
- Skrzyżowanie ul. Ważewskiego na prawe skrzyty z jednokierunkową dodatkową jezdnią po stronie zachodniej,
- Łącznice od strony Rzeszowa i Katowic po rozdzieleniu wznoszą się na poziom „+1” po stronie zewnętrznej, natomiast na poziom „0” od wewnątrz pomiędzy nimi.



Ze względu na czytelność całościowe plany sytuacyjne znajdują się w oddzielnych plikach.

Dziękujemy Państwu za uwagę