

Sz. P. Tomasz Żuchowski
p.o. Głównego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

PETYCJA

W sprawie proponowanego przebiegu odcinka drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice, przebiegającego przez Gminę Mogilany.

Jako grupa ponad 700 osób sprzeciwiających się budowie drogi ekspresowej S7 w korytarzach K1 (czerwonym) oraz K5 (fioletowym), skupiona w środowisku internetowym pod hasłem "Gmina Mogilany Przeciw S7" pragniemy wyrazić głęboki niepokój w związku z opublikowanym przez GDDKiA w dniu 28.01.2022 Studium Korytarzowym. Nasze wątpliwości budzi obiektywizm w/w Studium co poddano analizie, która stanowi załącznik do niniejszej petycji. W imieniu mieszkańców Gminy Mogilany zwracamy się więc z uprzejmą prośbą do autorów Studium Korytarzowego o wyjaśnienie, poniższych kwestii, będących wnioskami z przeprowadzonej przez nas analizy:

Dlaczego korytarz K1 (czerwony) został ukazany jako najtańszy, najkrótszy oraz najkorzystniejszy skoro:

1. rzeczywista długość korytarza K1 (czerwonego) do pokonania z punktu A (Węzeł Kraków-Bieżanów) do punktu B (Istniejąca S7 w Myślenicach) musi uwzględniać 16-km odcinek Autostrady A4, wynosi więc ona około 39,6 km co plasuje ją na ostatnim miejscu (zamiast na pierwszym) pod względem długości trasy oraz szybkości przejazdu. Podkreślamy tutaj, że znaczny odsetek samochodów będzie stanowił ruch tranzytowy z północy i wschodu Polski, który będzie obciążał autostradę A4,
2. podczas szacowania kosztów korytarza K1 oraz K5 nie wzięto pod uwagę:
 - a) zwiększenia kosztów w związku z prowadzeniem drogi przez obszar bardzo niestabilny geologicznie z olbrzymią liczbą osuwisk
 - b) zwiększenia kosztów w związku z kolizją z projektowaną linią kolejową
 - c) zwiększenia kosztów w związku z niezbędną przebudową 16-km odcinka Autostrady A4
 - d) zwiększenia kosztów w związku z rozbudową istniejących węzłów na Południowej Obwodnicy Krakowa A4
 - e) zwiększenia kosztów wynikających z budowy niekorzystnych dla kierujących węzłów zespolonych
3. z punktu widzenia ekonomicznego i korzyści całego regionu prowadzenie brakującego odcinka S7 równoległe do istniejącej DK7 (Zakopianki) w bardzo bliskiej odległości, nie daje możliwości stworzenia równomiernej sieci drogowej i zrównoważonego rozwoju dla gmin, które aktualnie nie mają dobrej komunikacji z Krakowem (Gmina Dobczyce),
4. mieszkańcy Gminy upatrują odciążenia DK7 (Zakopianki) w związku z planowaną budową linii kolejowej Kraków-Myślenice i pragną takiej ekologicznej alternatywy dla ruchu samochodowego w swojej Gminie, natomiast prezentowane w Studium prognozowane natężenia ruchu nie uwzględniają projektowanej linii kolejowej,

5. prowadzenie drogi S7 korytarzem K1 lub K5 skutkuje koniecznością budowy niebezpiecznych i kosztownych węzłów zespolonych, których można uniknąć wybierając wariant K6,
6. korytarz K1 i K5 powoduje degradację społeczno-środowiskową szerokiego pasa terenu Gminy Mogilany, Swoszowic i Olszowic znajdującego się pomiędzy korytarzem planowanej S7, a istniejącą Zakopianką. Obciąża się jedną gminę przejęciem olbrzymiego natężenia ruchu około 132060 pojazdów na dobę oraz obecnością dwóch dróg ruchu szybkiego. Cały ruch lokalizuje się na wąskim pasie w samym środku gminy wydzielając izolowany klin na całej długości,
7. w przebiegu korytarzy K1 (czerwonego) oraz K5 (fioletowego) próżno szukać jakichkolwiek rezerw terenu w Miejscowych Planach, podczas gdy można znaleźć takie rezerwy dla korytarza K6 (brązowego),
8. budowa S7 korytarzem K1 (czerwonym) lub K5 (fioletowym) nie niesie ze sobą żadnych korzyści dla Gminy Mogilany i jej mieszkańców podczas gdy poprowadzenie tej drogi trasą K6 (brązową) ma wielu zwolenników (w tym mieszkańców Miasta Wieliczka), którzy upatrują w tej drodze szansy rozwoju dla swojego regionu lub poprawy jakości podróżowania do Krakowa i na Podhale,
9. patrząc globalnie, cała droga S7 biegnąca z Gdańska aż do Rabki-Zdrój niesie ruch tranzytowy i turystyczny na kierunku Północ-Południe i uzasadnione jest działanie, które rozdzieli to natężenie ruchu od znacznego ruchu lokalnego na DK7 (Zakopiance) oraz od ruchu W-E na Autostradzie A4 będącej Południową Obwodnicą Krakowa. Taki efekt można uzyskać tylko przez wpięcie brakującego fragmentu S7 bezpośrednio do Węzła Kraków-Bieżanów.

Rozwinięcie i uzasadnienie każdej z powyższych kwestii znajdują Państwo w załączonej Analizie. Mimo, że budowa tego odcinka S7 dotyczy nas bezpośrednio jako mieszkańców Gminy Mogilany, stworzyliśmy opracowanie, które obejmuje tylko merytoryczne argumenty, poparte opinią ze środowiska naukowego specjalizującego się w projektowaniu dróg. Pominięto argumenty dotyczące zagrożonych obiektów przyrodniczych czy zabytków, gdyż zdajemy sobie sprawę, że na każdej z proponowanych tras takowe się znajdują, a kto jak nie my, bardziej rozumie potrzebę budowy nowej drogi. To na naszych barkach ciąży od lat przyjmowanie skutków życia w sąsiedztwie tak ruchliwej drogi jaką jest DK7 (Zakopianka) więc głęboko wierzymy w to, że uda się wypracować racjonalny przebieg S7, poza granicami Gminy Mogilany, co pozwoli nam w przyszłości odetchnąć, a wszystkim użytkownikom Południowej Obwodnicy Krakowa, Mieszkańcom Gminy Dobczyce, Mieszkańcom Wieliczki i wreszcie mieszkańcom Polski Centralnej i Północnej zapewni komfort bezpiecznej i szybkiej podróży.

Z wyrazami szacunku,

Mieszkańcy Gminy Mogilany,
Komitet organizacyjny Grupy "Gmina Mogilany Przeciw S7"

ANALIZA STUDIUM KORYTARZOWEGO DLA DROGI EKSPRESOWEJ S7 NA ODCINKU KRAKÓW-MYŚLENICE

W związku z publikacją Studium korytarzowego dla drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice dokonano analizy dokumentów udostępnionych na stronie www.gov.pl:

- prezentacja "Droga ekspresowa S7 Kraków Myślenice Wyniki studium korytarzowego"
- "Streszczenie studium korytarzowego dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice"

Po zapoznaniu się z opracowaniami nasuwają się pewne pytania oraz wątpliwości.

Główne z nich dotyczą **obiektywności procesu sporządzania studium korytarzowego**. Poruszone kwestie budzą niepokój nie tylko lokalnych mieszkańców, ale także mieszkańców Krakowa oraz użytkowników Autostrady A4 na odcinku będącym Południową Obwodnicą Krakowa, dlatego potrzebne jest przedstawienie rzetelnego wyjaśnienia.

Wydaje się, że niektóre koszty podane przy obliczeniach dla poszczególnych korytarzy są niedoszacowane. Przykładowo na podstawie porównania korytarzy K1 (czerwony), K5 (fioletowy) oraz K6 (brązowy), pokazano rozbieżności w odniesieniu do założeń opracowań przygotowanych przez GDDKiA.

→ Długości poszczególnych korytarzy i prognozowane natężenie ruchu

Rzeczywistym, sumarycznym przedmiotem opracowania, jest **uzupełnienie brakującego odcinka drogi ekspresowej S7 między węzłem Kraków-Bieżanów a Myślenicami** i należy ten odcinek traktować łącznie. Przykładowo: jeśli dany korytarz jest wpuszczony w Autostradę A4 to do analizy kosztów, szybkości przejazdu, kosztów społecznych itd. należy wziąć pod uwagę zaznaczony na mapie kolorem korytarz **oraz fragment A4, który zostanie wykorzystany do przenoszenia dodatkowego natężenia ruchu**.

Tymczasem według danych ze Studium korytarzowego:

K1 - czerwony:



Długość nowej S7: **23,62 km**
Długość S52 (BDI): **3,92 km**

Łącznie S7 i S52: **27,54 km**



Szacowany koszt S7: **4,67 mld zł**
oraz BDI: 1,04 mld zł

K6 - brązowy:



Długość nowej S7: **29,13 km**
Długość S52 (BDI): **11,77 km**

Łącznie S7 i S52: **40,9 km**



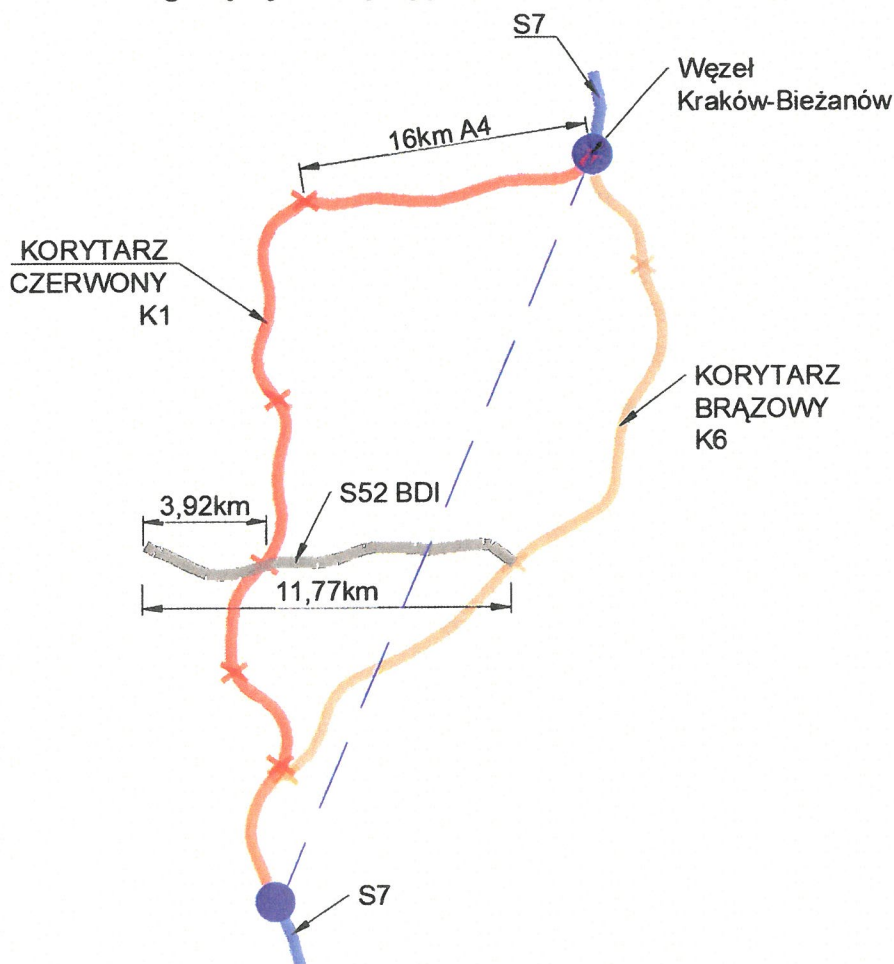
Szacowany koszt S7: **6,07 mld zł**
oraz BDI: 1,76 mld zł

Źródło: Studium Korytarzowe GDDKiA

W podsumowaniu kosztów poza rozpatrywaną drogą S7 wzięto również pod uwagę drogę S52 (BDI), mimo że nie jest ona przedmiotem opracowania. Skrupulatność tę można jednak tłumaczyć przyszłościowym myśleniem autorów Studium, gdyż planowo drogi S7 oraz S52 (BDI) istotnie mają być połączone. **Całkowicie jednak pominięto fakt, że w przypadku wszystkich korytarzy od K1 do K5 całe obciążenie ruchem N-S musi być wprowadzone na odcinek A4 będący Południową Obwodnicą Krakowa.** Powyższe niedopatrzenie wydaje się dużym błędem w obliczu faktu, że Autostrada A4 na rozpatrywanym odcinku już w tej chwili jest skrajnie przeciążona. Z kolei ogromną zaletą wariantu K6 (brązowego) jest rozdzielenie ruchu W-E od N-S, i tylko dla tego wariantu słuszne jest pominięcie kosztów rozbudowy Autostrady A4.

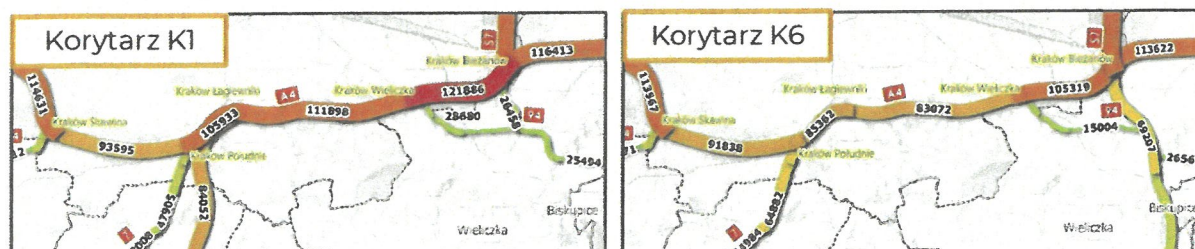
Poniższy schemat obrazuje rzeczywiste długości tras na przykładzie korytarza K1 (czerwonego) oraz K6 (brązowego). Analizując długości i koszty poszczególnych korytarzy podane w Studium zauważamy, że dla korytarza K1 nie wzięto pod uwagę kosztów rozbudowy autostrady A4 na odcinku aż 16 km od węzła Kraków-Bieżanów do węzła Kraków-Łagiewniki, niezbędnej dla dostosowania do zwiększonego ruchu pojazdów, jak również kosztów społecznych wynikających ze zwiększonego ruchu na tym odcinku. Obecnie tego ruchu nie ma, ponieważ nie ma połączonej S7 z woj. świętokrzyskim. Może się okazać, że dalsza rozbudowa tego odcinka (przy obecnym już szerokim przekroju 2x3) nie będzie możliwa ze względu na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Ruch z przyszłej S7 w powiązaniu z ruchem lokalnym na analizowanym odcinku A4, będzie powodował pojawienie się zatorów drogowych, o czym świadczy wysoki poziom prognozowanego natężenia dobowego ruchu w odniesieniu do przepustowości autostrady A4. Powyższy problem dociążenia ruchem południowego odcinka autostrady A4 występował będzie we wszystkich wariantach od 1 do 5.

Jak pokazuje poniższy schemat, w rzeczywistości korytarz K1 (czerwony) ma długość 39,62 km (23,62 km + 16 km), podczas gdy długość wariantu K6 wynosi tylko 29,13 km. Nawet po uwzględnieniu konieczności dobudowy dłuższego odcinka S52 (BDI) do wariantu K6, okazuje się, że łącznie przy wybudowaniu/przebudowaniu wariantu K1 (czerwonego), trzeba wykonać prawie 3 km dróg więcej niż w przypadku wariantu K6 (brązowego).



Rys.1 Rzeczywiste długości Korytarzy K1 i K6 jako połączenie istniejących odcinków S7. Opracowanie własne.

Ponadto, gdy nowa S7 zostałaby poprowadzona korytarzem K1 (czerwonym), to wg analizy prognozowanego natężenia ruchu, na A4 nastąpi wzrost do 121886 poj/dobę, czyli średnio o 22 tys. poj/dobę więcej niż w przypadku poprowadzenia S7 korytarzem K6 (brązowym).



Rys.2 Prognozy natężenia ruchu SDR 2052 [poj./dobę]

Źródło: Studium Korytarzowe GDDKiA

Bez rozbudowy Południowej Obwodnicy Krakowa wpięcie nowej drogi ekspresowej S7 w węzeł Kraków Łagiewniki, Kraków Tuchowska czy Kraków Wieliczka może spowodować paraliż A4 na rozpatrywanym odcinku. W konsekwencji spowoduje to cofnięcie się ruchu w głąb miasta na trasę Łagiewnicką, a to z kolei spowoduje wzrost hałasu i smogu, co dotkliwie odczują mieszkańcy osiedli Ruczaj, Borek Fałęcki, Łagiewniki czy Kurdwanów.

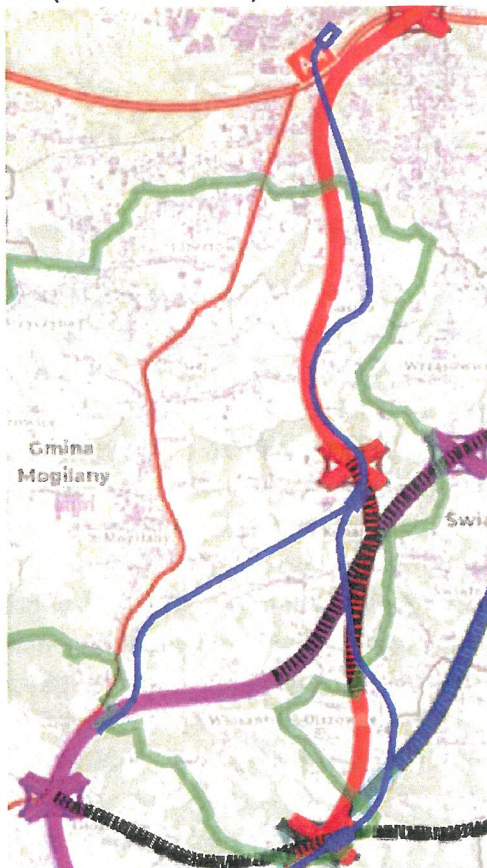
Należy zwrócić uwagę, że dalsza rozbudowa A4, przy obecnym już szerokim przekroju 2x3 będzie: kosztowna, niekorzystna ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy przekrojach szerszych od 2x3 występować będą problemy ze zmianami pasów ruchu w obrębie węzłów, co wpłynie na zmniejszenie przepustowości odcinka autostrady A4 w pobliżu węzłów drogowych.

Autostrada A4 już teraz wymaga rozbudowy, ponieważ ruch jest bardzo duży i okresowo zbliża się do granicy przepustowości, co odczuwają mieszkańcy, gdy zatory drogowe tworzą się przy najmniejszym nawet ograniczeniu płynności ruchu. Każdy inny wariant oprócz K6 ingeruje w obecną autostradę A4 i wymaga budowy dodatkowych węzłów drogowych, w tym węzłów zespolonych co niekorzystnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa ruchu oraz warunki ruchu, a tym samym odbije się niekorzystnie na życiu mieszkańców Krakowa oraz gmin sąsiadujących z południową A4.

Prowadzenie drogi w wariantach znacznie oddalonych od obecnej DK7 daje szansę na rozwój gmin, zlokalizowanych przy obecnej drodze DK7, ponieważ przy zmniejszonym ruchu (w tym weekendowym) możliwe jest zastosowanie sygnalizacji świetlnej na obecnych niebezpiecznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Rozwiązania te znacząco poprawią bezpieczeństwo ruchu na drodze. Funkcjonowanie sygnalizacji przy zmniejszonych potokach ruchowych generować będzie mniejsze kolejki oraz straty czasu. Rozwiązania te nie będą możliwe do wprowadzenia przy prowadzeniu drogi S7 w korytarzu nr 5 (fioletowym), który częściowo prowadzony jest po starym przebiegu DK7 przez miejscowości Głogoczów, Krzywaczka i Bęczarka.

→ **Kolizja korytarza K1 (czerwony) i K5 (fioletowy) z projektowaną linią kolejową**

Poniżej przedstawiono mapę, na którą nałożono korytarze K1 (czerwony) i K5 (fioletowy), a także projektowane linie kolejowe (linie niebieskie) na odcinku Kraków-Myślenice.



Rys.3 Korytarze K1, K5 na mapie z planowanym przebiegiem linii kolejowej. Opracowanie własne na podstawie Mapy przebiegów rozpatrywanych korytarzy ze Studium Korytarzowego GDDKiA

We wnioskach Studium Korytarzowego można przeczytać:

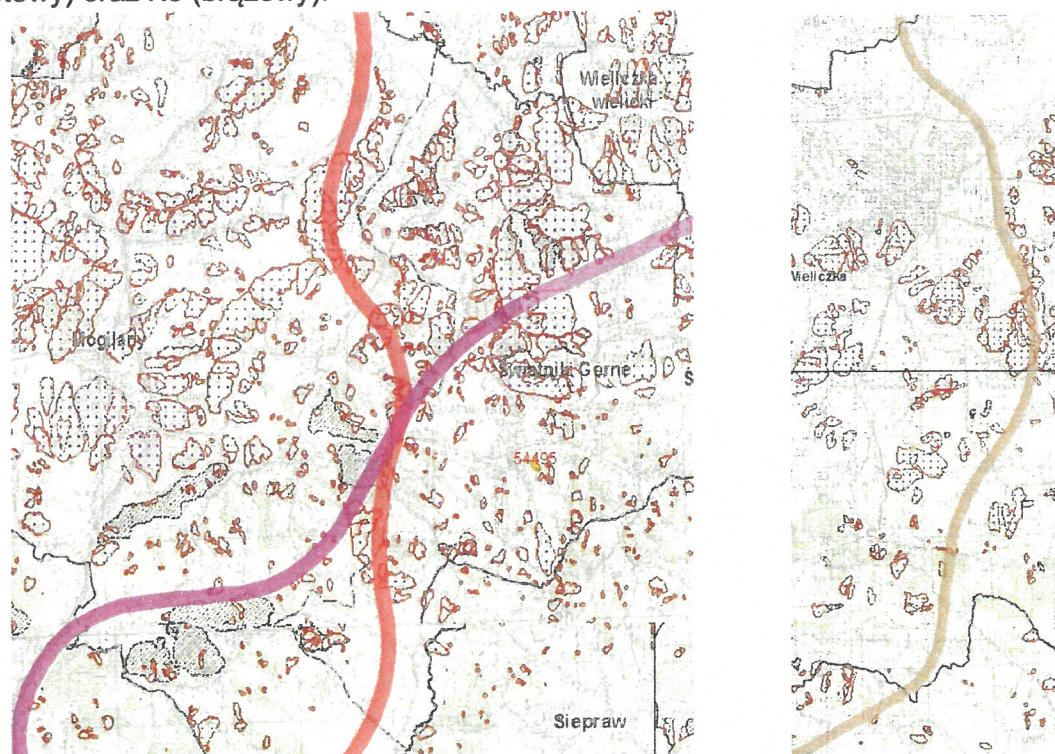
8. Prowadzone obecnie, przez samorząd województwa małopolskiego, prace studialne nad linią kolejową Kraków – Myślenice, są w dużej części zlokalizowane w obszarze analizowanym w ramach Studium Korytarzowego. Na dalszym etapie projektowym konieczna jest koordynacja prac w sposób umożliwiający minimalizację potencjalnych kolizji oraz uwzględniający negatywne skumulowane oddziaływania.

Zauważono zatem problem kolizji z projektowaną linią kolejową, ale nie uwypuklono jej skutków. Projekt linii kolejowej ma być zrealizowany do 2028 roku a odcinek S7 około 10 lat później. Powstają wątpliwości, czy możliwa będzie koordynacja prac projektowych, ponieważ zanim rozpatrywany odcinek S7 dojdzie do fazy projektowej, projekt linii kolejowej najpewniej będzie już w fazie realizacji. **Wniosek jest taki, że chcąc poprowadzić drogę S7 w korytarzu K1 lub K5 trzeba będzie zastosować dużo bardziej skomplikowane i kosztowne rozwiązania (również wielopoziomowe), żeby uniknąć kolizji z koleją lub dostosować całą infrastrukturę drogi do świeżo wybudowanej linii kolejowej. Dla inwestycji będą to kolejne koszty dodane, których na tym etapie nie uwzględniono w kosztorysie.**

→ Problematyczne tereny osuwiskowe na trasie korytarzy K1 i K5

Analizując same mapy osuwisk, nawet bez wykonywania badań geologicznych, można wysnuć wniosek, że tereny, po których poprowadzone zostały korytarze K1 i K5 są dużo bardziej niestabilne geologicznie niż przykładowo teren po którym planowany jest korytarz K6. Należy się zatem liczyć z dużo większymi kosztami budowy drogi w tych korytarzach.

Poniżej zamieszczono porównanie mapy osuwisk dla wybranych korytarzy K1 (czerwony), K5 (fioletowy) oraz K6 (brązowy).



Rys.4 Korytarze K1, K5 i K6 naniesione na mapy osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi z serwisu SOPO. Analiza własna.

Dodatkowo istnieje ryzyko, że budowa drogi może uaktywnić istniejące osuwiska (będące dotąd nieaktywne), powodując uszkodzenia budynków nawet niebędących w najbliższym sąsiedztwie drogi. Już samo wykonywanie badań geologicznych w terenach osuwiskowych niesie ze sobą dużo większe koszty ze względu na konieczność wykonania specjalistycznej dokumentacji geotechnicznej. Dodatkowo oprócz terenów osuwiskowych w analizowanych korytarzach K1 i K5 znajdują się tereny podmokłe i zabagnione wskazujące na obecność wysokiego poziomu wód gruntowych.

Tymczasem w Studium korytarzowym można przeczytać:

W związku z planowaną realizacją odcinków tunelowych należy zwrócić uwagę na fakt, że inwestycja znajduje się na terenie fliszu karpackiego, który charakteryzuje się dużą różnorodnością morfologiczną warstw. Doświadczenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie wykonywania tuneli w skałach o takiej budowie sugerują, że tunele w ciągu przedmiotowej drogi S7 mogą wymagać stosowania niestandardowych rozwiązań. Skomplikowane uwarunkowania terenowe, wysokościowe, geologiczne wymagają pogłębionych analiz na kolejnym etapie przygotowania inwestycji w ramach Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego;

Zwrócono zatem uwagę na problematyczność terenów w Gminie Mogilany ale nie wzięto tej kwestii pod uwagę przy szacowaniu kosztów tras przebiegających w tych rejonach, ponieważ inwentaryzacja geologiczna zostanie wykonana dopiero na etapie STEŚ.

Pominięcie opisanych kwestii sprawia, że podane szacunki kosztów budowy S7 w korytarzach K1 i K5, wprowadzają opinię publiczną w błąd i stwarzają ryzyko niewłaściwego wyboru wariantu, podczas kierowania się kryterium ekonomicznym.

→ Projektowane węzły

W studium korytarzowym poddano analizie 4 możliwe wpięcia nowej drogi S7 do Autostrady A4:

1. Węzeł Kraków Łagiewniki (istniejący – przebudowa w węzeł zespolony),
2. Węzeł Kraków Tuchowska (planowany),
3. Węzeł Kraków Wieliczka (istniejący – przebudowa w węzeł zespolony),
4. Węzeł Kraków Bieżanów (istniejący – przebudowa w celu wpięcia kolejnych relacji).

Jednocześnie zauważono:

Z uwagi na skomplikowane uwarunkowania, żaden istniejący węzeł na autostradzie A4 nie jest przystosowany do połączenia się z drogą ekspresową od strony południowej. W związku z tym zaproponowano dwa rozwiązania: zaplanowanie nowego węzła lub przebudowa istniejących węzłów na węzły zespolone.

Węzeł zespolony to węzeł, który nie jest rozwiązaniem typowym i występuje w sytuacji, gdy nie ma możliwości zachowania minimalnej odległości pomiędzy obszarami dwóch lub więcej węzłów⁷. Charakteryzuje go m.in. występowanie wspólnych elementów dwóch węzłów (np. jezdni zbierająco – rozprowadzających).

Propozycja projektowania węzłów zespolonych powinna być traktowana jako ostateczność w miejscach, gdzie nie da się ze względu na tzw “trudne warunki” zaprojektować dwóch oddzielnych i oddalonych od siebie węzłów drogowych. Nie należy zatem projektować takich węzłów w miejscach, gdzie są możliwe inne rozwiązania, prostsze i efektywniejsze pod względem ekonomicznym, ale przede wszystkim lepsze ze względów bezpieczeństwa ruchu oraz samych warunków ruchu na drodze. Zakres stosowania takich rozwiązań (jako dopuszczalne w trudnych warunkach) został wyraźnie ograniczony, co zostało zapisane w projekcie nowych wytycznych WRD-32-1 pt. “Wytyczne projektowania węzłów drogowych. Wymagania podstawowe”. Informacje o problemach wynikających z projektowania węzłów zespolonych podano również w książce: “Węzły drogowe i autostradowe” z 2008 roku. Poniżej zapisano komentarz dr. inż. Krzysztofa Ostrowskiego, pracownika Katedry Dróg, Kolei i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej.

“Budowę węzłów zespolonych stosuje się wyjątkowo i wyłącznie w sytuacjach, gdy istniejący układ drogowy (już z dawien dawna) powoduje potrzebę połączenia kilku dróg w ramach jednego węzła (np. węzeł Sośnica na A4). Wytyczne projektowania węzłów nie zalecają stosowania tego typu rozwiązań jako typowych przy nowych drogach, oraz przy przebudowie. Rozwiązania te są traktowane jako dopuszczalne (w trudnych warunkach) w miejscach, gdzie nie ma innej alternatywy dla połączenia kilku krzyżujących się dróg położonych w bliskim sąsiedztwie. Projektowanie dróg szybkiego ruchu oraz węzłów drogowych wymaga stosowania rozwiązań prostych i powtarzalnych w zalecanych znacznych odległościach pomiędzy węzłami (kilka kilometrów jeden od drugiego), które niwelują skutki ich wzajemnego oddziaływania. Węzłów zespolonych nie należy projektować w miejscach gdzie są inne możliwe do zastosowania prostsze, tańsze i bezpieczniejsze rozwiązania. Właściwe oznakowanie oraz zarządzanie ruchem w obrębie węzłów zespolonych również będzie utrudnione”

“W korytarzu nr 1 dobudowa nowej drogi S7 do węzła Łagiewniki, spowoduje poważne utrudnienia w ruchu pomiędzy węzłami Opatkowice oraz Łagiewniki. Dodanie ruchu z nowej S7 pogorszy sytuację ruchową oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego na analizowanym odcinku autostrady. Oznakowanie obu dróg tj. starej DK7 i nowej S7 może być mylące i nieczytelne dla kierujących jadących A4. Wprowadzenie węzła w tym miejscu

nie odciążą autostrady A4 i spowoduje spiętrzenie ruchu w rejonie węzła Opatkowice i Łagiewniki (z nową S7). Z punktu widzenia drogowego podpięcie nowej drogi S7 do A4 poprzez węzeł Łagiewniki, który pokazano jako korytarz nr 1 jest bardzo niekorzystne dla ruchu na autostradzie A4. Najkorzystniejszy w tym przypadku jest korytarz nr 6, przy którym nowa S7 została wpięta do węzła Biechanów.” W tym wariantie ruch tranzytowy i turystyczny z Polski prowadzony na południe kraju, omija autostradę A4 na południowym odcinku wokół Krakowa (węzeł Biechanów zbiera ruch częściowo z północy i wschodu Polski, a węzeł Opatkowice częściowo z północy i z zachodu Polski).

“W korytarzu nr 5 planuje się budowę bardzo rozległego i nietypowego węzła zespolonego u styku dróg DK7, nowej S7 oraz DK52 (BDI). Skumulowanie ruchu z trzech dróg o bardzo dużych natężeniach ruchu w jednym miejscu pogorszy bezpieczeństwo ruchu drogowego, obniży niezawodność układu drogowego oraz wpłynie niekorzystnie na warunki ruchu na drogach. W takich przypadkach ryzyko pojawienia się długich kolejek pojazdów oraz częstych zatorów na drodze, które swoim zasięgiem mogą również blokować ruch w projektowanym tunelu będzie bardzo wysokie. Każdy inny korytarz niż 5 jest pod tym względem korzystniejszy, bo rozdziela te drogi i planowany jest nowy dodatkowy węzeł na przedłużeniu drogi DK52 (BDI). Ruch rozkłada się wówczas na dwóch węzłach, a nie na jednym, przez co obsługa pojazdów jest znacznie sprawniejsza, bezpieczniejsza, czytelniejsza i występuje mniejsze ryzyko zatkania.”

Przy szacowaniu kosztów poszczególnych wariantów oprócz potrzeby rozbudowy autostrady A4 o dodatkowe pasy ruchu, należy wziąć pod uwagę również wpływ dobudowy nowych węzłów oraz rozbudowy obecnych węzłów na autostradzie do formy węzłów zespolonych (przez które prowadzi korytarz K1 czy K5) w związku z pogarszającymi się warunkami ruchu na Południowej Obwodnicy Krakowa. **Należy w tym miejscu jeszcze raz podkreślić: tylko wpięcie brakującego odcinka S7 do Węzła Kraków-Biechanów (czyli wybór korytarza K6) eliminuje konieczność projektowania nowych węzłów oraz węzłów zespolonych, które zaburzą funkcjonowanie autostrady A4.**

→ Realne koszty społeczne

Nie można się zgodzić z wnioskami płynącymi z analizy wykresów (rys. 28 i 29 opracowania Studium Korytarzowego) dotyczących natężeń ruchu oraz sumarycznych korzyści dla poszczególnych wariantów. Do wykresów na rys. 28 przy każdym z wariantów powinna zostać dodana kolumna pokazująca poziom natężeń ruchu na obecnej DK7. W analizach należy uwzględnić oczekiwany poziom natężeń ruchu, który zależy od klasy technicznej drogi (niższy dla DK7 przy klasie GP i wyższy dla S7).

W opracowaniu ponadto stwierdzono:

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

GDDKIA

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

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy opracowania trudno zgodzić się z tak postawionym stwierdzeniem. Teza została najprawdopodobniej błędnie sformułowana i wymaga głębszych analiz oraz dowodów. Prowadzenie drogi S7 korytarzami znajdującymi się najbliżej DK7 (Zakopianki) powodować będzie problemy funkcjonalne również w zakresie przepustowości i warunków ruchu na autostradzie A4, wynikające z obecności ruchu tranzytowego i turystycznego. Takie rozwiązania nie odciążą ruchowo starej DK7, tj. drogi o niższej klasie technicznej, tylko prowadzić będą do równomiernego obciążenia ruchem obu dróg (decydujący będzie czas przejazdu). Wprowadzenie węzła zespolonego utrudni oznakowanie oraz zjazd w kierunku południa Polski (dwie drogi w tym samym kierunku). Rozwiązanie może wprowadzić zamęt wśród kierujących, którzy będą krążyć w obrębie węzła zespolonego w celu wybrania bardziej optymalnej drogi dojazdu na południe Polski.

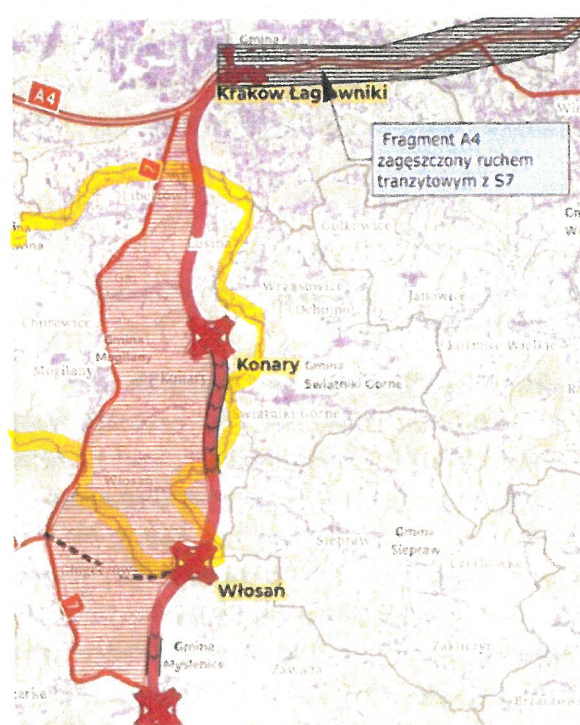
Studium korytarzowe ukazuje tylko drogę S7, która przejmuje ruch z DK7 w jakimś nieokreślonym stopniu dla każdego planowanego wariantu. Nie ujmuje różnych klas technicznych dróg, ich wyposażenia (DK7) oraz stawianych im wymagań również w odniesieniu do otaczającego terenu. Nie uwzględniono też odciążenia Zakopianki w związku z projektowaną linią kolejową.

Z punktu widzenia kosztów społecznych wynik analiz powinien być diametralnie różny. Prowadzenie drogi S7 wariantem K1 (czerwonym) czy K5 (fioletowym) wprowadza do niewielkiego regionu pomiędzy dużymi drogami jeszcze większe natężenie ruchu. **Rzeczywiste natężenie ruchu w regionie wyniesie w przypadku wariantu K1: 48008 + 84052 = 132060 pojazdów na dobę!** Z czym się to wiąże:

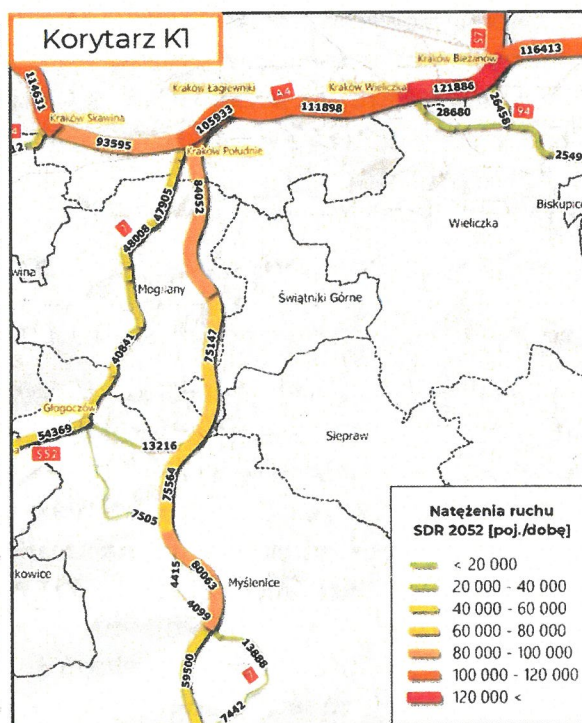
Korytarz K1 (czerwony) został zlokalizowany w odległości zaledwie od 1 km do 4 km od DK7 (Zakopianki). Obszar między tymi drogami zostanie całkowicie zdegradowany pod względem przyrodniczym i krajobrazowym, a mieszkańcy tych terenów zostaną zamknięci w pułapce smogu i hałasu. Gmina Mogilany aktualnie stanowi spokojną enklawę dla wielu mieszkańców dojeżdżających również do Krakowa, którzy osiedlili się w terenach odsuniętych od obecnej DK7, ze względu na sprzyjające do życia warunki. W przypadku budowy dodatkowego korytarza S7 nastąpi paraliż rozwoju oraz drastyczny spadek wartości ziemi oraz odpływ ludności, a gmina odnotuje potężne straty, które będą mocno oddziaływać na innych mieszkańców gminy Mogilany i gmin sąsiednich. Analizując poszczególne korytarze można się przekonać, że odsuwanie S7 od DK7 powoduje rozkładanie się zwiększonego sumarycznego ruchu na coraz większą powierzchnię, zmniejszając ryzyko kumulowania się smogu i hałasu.

Mieszkańcy gminy Mogilany oczekują również, że Zakopiankę (DK7) odciążą poprowadzenie linii kolejowej, bo tylko taka inwestycja daje ekologiczną alternatywę dla generującego smog i hałas ruchu samochodowego. **Pomimo faktu, że linia kolejowa Kraków-Myślenice oczekuje już na finansowanie, tego planowego odciążenia Zakopianki przez kolej nie uwzględniono w studium korytarzowym.**

Poniższy rysunek pokazuje potencjalny obszar zdegradowany obecnością dwóch dróg DK7 i planowanej S7 przecinający całą Gminę Mogilany, Swoszowice oraz Olszowice.

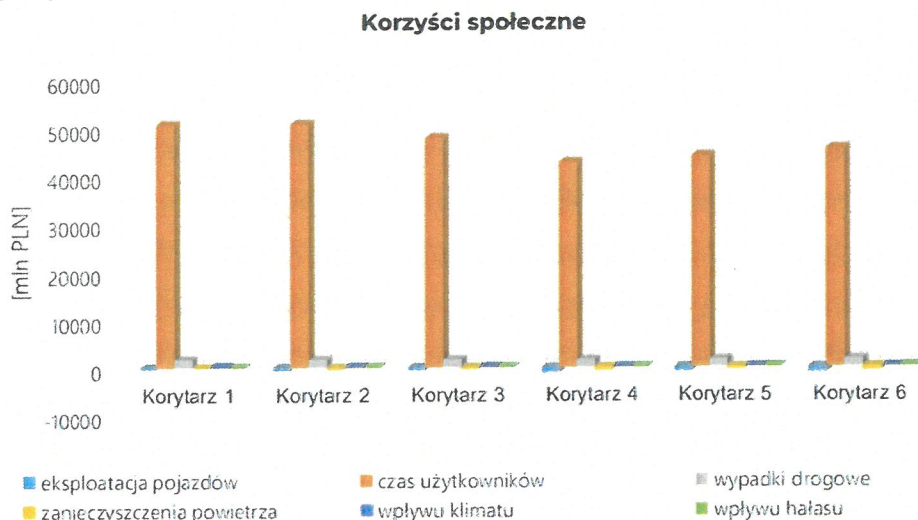


Rys.5 Degradacja terenu między DK7 i S7 wg korytarza K1. Analiza własna



Rys.6 Prognozowane natężenie ruchu dla Korytarza K1
Źródło: Studium Korytarzowe GDDKiA

Studium Korytarzowe wykazuje największe korzyści społeczne właśnie dla korytarza K1 (czerwonego) - wykres poniżej. Dominuje w nim wpływ czasu, a nie widać potencjalnej degradacji terenów na wąskim pasie między drogami (podobny brak wskazań występuje dla korytarza K5). **Sama kwestia czasu użytkowników jest wątpliwa, ponieważ przy istniejących ograniczeniach prędkości czy jest możliwe, że trasa czerwona od Węzła Kraków-Bieżanów przez obecną A4 i dalej korytarzem K1 (przez węzeł zespolony) mająca $(23,6+16)=39,6$ km długości może być szybsza od trasy brązowej mającej 29,13 km?** Takie korzyści należy analizować łącznie dla wspomnianych odcinków, zwłaszcza, że duża część ruchu będzie dotyczyła transportu tranzytowego z północy Polski i prowadzona będzie w analizowanym wariantie południową obwodnicą Krakowa (obecną A4).



Rys.7 Korzyści społeczne Źródło.: Studium Korytarzowe GDDKiA rys.29

→ **Równomiernie rozłożona sieć drogowa to drogi bezpieczne i szansa na rozwój**

Jako państwo powinniśmy dążyć do zrównoważonego rozwoju, a co za tym idzie do uzupełnienia sieci drogowej tak, aby była ona równomiernie rozłożona i umożliwiała skomunikowanie każdej gminy z większymi ośrodkami rozwoju, jakimi w tym przypadku są Kraków i Myślenice. Jaka korzyść płynie z usytuowania nowej drogi szybkiego ruchu równoległe do istniejącej, w sytuacji gdy w odległości 20-30 km od Krakowa występują problemy z komunikacją.



Wybór korytarza K6 (brązowego) poprawnie skomunikuje gminę Dobczyce, znacząco skróci się czas dojazdu do Krakowa, co będzie szansą faktycznego rozwoju i ożywienia gospodarczego tamtego regionu. Również mieszkańcy Wieliczki zyskają dobre połączenie z Myślenicami i Podhalem, które będzie znacznie krótsze i nie będzie obciążać południowej obwodnicy Krakowa oraz obecnej DK7. Takie poprowadzenie drogi jest również korzystne dla całego województwa oraz Polski.

Rys.7 Równomierne rozłożenie sieci dróg w regionie przez wybór wariantu K6 (brązowego) daje lepszą komunikację z Krakowem dla Gminy Dobczyce oraz gmin sąsiadujących. Opracowanie własne

→ Studium Korytarzowe a Miejscowe Plany zagospodarowania terenu

Jeszcze 3 lata temu GDDKiA sugerowała lokalizację brakującego odcinka drogi S7 w znacznej odległości od DK7 (Zakopianki). Potwierdzono wtedy w oficjalnej korespondencji z Wielickim Urzędem Miasta co następuje:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podaje, że „przyszła droga ekspresowa do Myślenic zostanie prawdopodobnie zlokalizowana bardziej na wschód względem obecnej zakopianki”. Pod budowę trasy są przymierzane tereny w Czarnochowicach i północnej części Wieliczki.

O tych planach GDDKiA poinformowała Wieliczkę w połowie marca br., w piśmie będącym odpowiedzią na pytanie wielickiego Urzędu Miasta, czy utrzymywać nadal w miejscowym planie rezerwę terenu (wszystkie położone tam działki są własnością prywatną) pod budowę drogi łączącej autostradę A4 (węzeł Kraków-Bieżanów) z drogą krajową 94.

„Wykonanie w przyszłości połączenia drogowego do autostrady od strony Wieliczki, umożliwi powiązanie południowo-wschodniej (...) części aglomeracji krakowskiej i Wieliczki z układem dróg tranzytowych. Dodatkowo ta rezerwa terenu może być wykorzystana w przyszłości do poprowadzenia nowego kierunku sieci dróg ekspresowych w stronę Głogoczowa, jako powiązanie z S52 Beskidzką Drogą Integracyjną lub/i S7 w rejonie Myślenic. Będzie to rozpatrywane w Studium Sieciowym przewidzianym do opracowania przez Departament Studiów GDDKiA” - widnieje w piśmie z GDDKiA.

Źródło: Artykułu z Dziennika Polskiego z 8.04.2019

Poniżej przedstawiono mapę z zaznaczoną rezerwą terenów co zostało wpisane do planu miejscowego Wieliczki w 2007 roku:



Rys.8 Rezerwa terenu pod lokalizację drogi łączącej Wieliczkę z Autostradą A4.

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa.

Co się zatem zmieniło w ciągu tych 3 lat? Mieszkańcy Wieliczki i okolic kupowali ziemię w rejonie planowanej drogi w znacznie obniżonych cenach, licząc się z tym, że w przyszłości będą mieszkali przy ekranach akustycznych. Tymczasem mieszkańcy Gminy Mogilany uciekając od zgiełku miasta kupowali tereny atrakcyjne przyrodniczo i krajobrazowo płacąc znacznie większe sumy za gwarancję spokoju i bliskości natury. Tymczasem w 2022 roku powstaje Studium Korytarzowe, które przeczy wcześniejszym wypowiedziom GDDKiA i odwraca losy tysięcy ludzi, którzy w tym czasie osiedlili się na rozpatrywanych terenach. Wzbudza to w ludziach ogromny bunt na takie niesprawiedliwe traktowanie i lekceważenie zasad długofalowego planowania. Koszty społeczne są tu ogromne i zbędne. Również niesprawiedliwe społecznie jest karanie ludzi mieszkających już w gminie Mogilany i borykających się na co dzień obecnością mocno obciążonej ruchem drogi DK7, samym planowaniem przebiegu nowej drogi S7 w tej samej gminie.

W Studium Korytarzowym odnajdujemy następujące wnioski:

Oprócz działań związanych stricte z przedmiotową inwestycją, konieczne będą działania komplementarne na pozostałej sieci dróg w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Między innymi przeprowadzone analizy ruchowe wykazały uzasadnienie dla realizacji odcinka drogi samorządowej, łączącej węzeł Kraków Biezanów z drogą krajową nr 94 w Wieliczce. Przyczyni się to do poprawy warunków ruchu na obecnej drodze krajowej nr 94 w Wieliczce. Przedmiotowy odcinek, o długości ok. 2 km, pozwoli zoptymalizować podróże, generując bezpośrednio połączenie Wieliczki z układem dróg szybkiego ruchu. Istniejąca rezerwa terenu w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla drogi klasy technicznej G (droga¹⁰ wojewódzka, powiatowa lub gminna) w przypadku braku podjęcia odpowiednich działań może zostać bezpowrotnie utracona;

Powyższy wniosek wskazuje, że niezbędne jest połączenie Wieliczki z Autostradą A4 ale jako "działanie komplementarne"! Zatem sugeruje się, żeby drogę S7 poprowadzić gdzieś indziej pamiętając jednak o tym żeby przy okazji wybudować dodatkowo obwodnicę Wieliczki. Zatem decydując się na którykolwiek z wariantów K1-K5 trzeba doliczyć jeszcze koszty budowy drogi łączącej Wielickę z A4 w przeciwnym razie "istniejąca rezerwa terenu (...) może zostać bezpowrotnie utracona". Czy wniosek ze Studium Korytarzowego nie powinien być całkiem inny?

Skoro Wieliczka potrzebuje połączenia z Autostradą A4, a plan miejscowy uwzględnia rezerwę terenu na taką drogę, czy najbardziej zasadne nie jest poprowadzenie brakującego odcinka S7 właśnie przy Wieliczce, ponieważ przyniesie tam dodatkowe korzyści dla całego miasta, trafnie zresztą wymienione w przytoczonym fragmencie Studium Korytarzowego?

Materiał opracowano na podstawie konsultacji społecznych, przeprowadzonych online wśród mieszkańców gminy Mogilany. Tworzone są niezależne petycje uwzględniające również uwarunkowania przyrodnicze i zabytkowe w obrębie Gminy Mogilany.

Tekst opracowała

Projektant Konstrukcji Budowlanych
Absolwentka Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej

Konsultacja:

Katedra Budowy Dróg, Kolei i Inżynierii Ruchu Politechniki Krakowskiej

Do opracowania dołączamy negatywne stanowisko Władz Gminy odnoszące się do planów budowy drogi S7 przez Gminę Mogilany

