



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 01. 04. 2022 r.

BGD.WSA.071.43.2022.AWI

Szanowni Państwo Posłowie, Szanowny Panie Wojewodo, Marszałku, Przewodniczący Sejmiku Województwa Małopolskiego, Szanowni Państwo Starostowie, Szanowny Panie Prezydencie, Szanowni Państwo Burmistrzowie, Wójtowie, Przewodniczący Rad Powiatów, Miast i Gmin, Szanowni Państwo Samorządowcy oraz Mieszkańcy,

w styczniu br., przy współudziale Ministra Infrastruktury, pana Andrzeja Adamczyka, Wojewody Małopolskiego, pana Łukasza Kmity, oraz przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, zaprezentowałem¹⁾ efekty prac planistycznych dla drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice. To ostatni fragment trasy S7 w Polsce²⁾, dla którego nie prowadzimy prac przygotowawczych. Stanowi on równocześnie fragment drogi międzynarodowej E77, korytarza drogowej sieci TEN-T³⁾ oraz ciągu komunikacyjnego o znaczeniu ponadregionalnym i turystycznym.

Przedstawione rozwiązania oraz wstępny etap prac przekładają się na szereg zapytań, opinii, spostrzeżeń oraz uwag władz samorządowych i mieszkańców. Są dla nas szczególnie ważne, gdyż zależy nam na merytorycznej dyskusji i sprawnej komunikacji ze wszystkimi zainteresowanymi przedmiotową inwestycją. Współpraca, transparentność oraz dobra komunikacja to kluczowe elementy procesu przygotowania inwestycji. Dlatego prowadzimy szeroką akcję informacyjną związaną z poszczególnymi etapami cyklu życia inwestycji, począwszy od planowania. Głos społeczeństwa oraz przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego jest nieodłącznym i oczekiwanym elementem tego skomplikowanego i wielostopniowego procesu.

Wszystkim nam zależy na zrównoważonym rozwoju naszego kraju. Jednym z głównych czynników na niego wpływających jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

¹⁾ 27 stycznia 2022 r., materiały dostępne na stronie internetowej GDDKiA: www.gov.pl/web/gddkia/szybciej-i-bezpieczniej-dzieki-s7-krakow---myslenice-podsumowanie-spotkania-z-samorzadami

²⁾ zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, droga ekspresowa S7 posiada docelowy przebieg: Gdynia (Morska) - S6 (Gdańsk) - Elbląg - Olsztynek - Płońsk - Warszawa - Radom - Kielce - A4 (Kraków Bieżanów) - (...) - A4 (Kraków) - Rabka-Zdrój (Zabornia)

³⁾ Transeuropejska sieć transportowa

oraz zapewnienie swobodnego przepływu osób, towarów i usług. To wszystko przekłada się na wzrost konkurencyjności oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Na obecnym etapie planistycznym zależy nam, aby zrobić kolejny krok, tj. uzyskać finansowanie na prace przygotowawcze. Znając ogólny kierunek przebiegu drogi, będziemy szukali precyzyjnych rozwiązań, które przedstawione zostaną interesariuszom, w tym przedstawicielom jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli. Mamy świadomość, że zaproponowane rozwiązania budzą obawy niektórych mieszkańców. Chciałbym podkreślić, że jako inwestor jesteśmy zobligowani do poszukiwania rozwiązań akceptowalnych społecznie. To społeczność lokalna jest w głównej mierze beneficjentem inwestycji drogowej i to na nią taka inwestycja oddziałuje. Jeśli więc nie uda się osiągnąć satysfakcjonujących dla interesariuszy rozwiązań, może się okazać, że inwestycja nie będzie kontynuowana w dającej się przewidzieć perspektywie. W takiej sytuacji możliwość rozwiązania problemów komunikacyjnych zostanie bezterminowo odsunięta w czasie ze szkodą dla społeczeństwa.

Wszystkie inwestycje drogowe muszą przynosić korzyści obywatelom. Nie planujemy zadań inwestycyjnych zgodnie z subiektywnymi interesami, wbrew logicznymi merytorycznym argumentom. Planując drogę, musimy jednak mierzyć się z wieloma wyzwaniami i uwarunkowaniami lokalnymi, które często są ze sobą sprzeczne.

Poniżej przekazuję usystematyzowane informacje dotyczące planowania przedmiotowej inwestycji drogowej oraz podjętych dotychczas działań. Mam nadzieję, że zaprezentowany materiał⁴⁾ oraz przedstawione poniżej wyjaśnienia pozwolą odpowiedzieć na nurtujące Państwa pytania dotyczące przedmiotowej inwestycji.

GDDKiA planuje i realizuje spójną sieć dróg krajowych

W swych działaniach skupiamy się na rozwoju i utrzymaniu sieci dróg krajowych w Polsce. Służyć to ma zapewnieniu najlepszego możliwego poziomu funkcjonowania dróg krajowych oraz stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymaga to prac nad spójnym i kompleksowym rozwojem sieci drogowej, z uwzględnieniem funkcji jej poszczególnych elementów. Koncentrujemy się nie tylko na ulepszaniu istniejących rozwiązań komunikacyjnych, ale również na budowie nowych połączeń oraz wskazywaniu kierunków rozwoju infrastruktury drogowej na kolejne dekady. W tym procesie odpowiadamy za planowanie, przygotowanie, realizację, zarządzanie i utrzymanie. Dlatego też w opracowanym Studium korytarzowym koncentrowaliśmy się nie tylko na drodze ekspresowej S7, ale na stworzeniu w pełni funkcjonalnego układu drogowego z uwzględnieniem drogi ekspresowej S52, jej potencjalnej kontynuacji czy powiązania z siecią dróg. W swoich działaniach patrzymy na funkcjonalność rozwiązań w perspektywie

⁴⁾ www.gov.pl/web/gddkia/szybciej-i-bezpieczniej-dzieki-s7-krakow---myslenice-podsumowanie-spotkania-z-samorzadami

kilkudziesięciu lat, badając również sprawność układu komunikacyjnego, pozbawionego poszczególnych zamierzeń inwestycyjnych.

Skąd pomysł na drogę ekspresową z Krakowa do Myślenic?

Potrzeba wybudowania drogi o wysokich parametrach technicznych łączącej Kraków i Myślenice została po raz pierwszy wskazana w dokumentach rządowych⁵⁾ z 1963 r. jako ciąg o kierunku Kraków - Zakopane. W kolejnym dokumencie⁶⁾ wskazującym kierunki rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu pomysł ten został uszczegółowiony do planu drogi o przebiegu Kraków - Rabka-Zdrój. Od 1993 r. odcinek łączący Kraków z Rabką-Zdrój, z systematycznym doprecyzowaniem odcinków pośrednich, znajduje się w kolejnych rozporządzeniach Rady Ministrów dotyczących sieci autostrad i dróg ekspresowych. Odcinek między Krakowem a Myślenicami jest kluczową częścią wyżej wskazanego ciągu komunikacyjnego⁷⁾.

O strategicznym i ponadregionalnym znaczeniu tego połączenia świadczy fakt poprowadzenia w jego ciągu drogi międzynarodowej nr E77 oraz korytarza kompleksowej Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Jest to zatem docelowy element sieci najważniejszych połączeń europejskich, tworzących nowoczesną i wydajną infrastrukturę o wysokich parametrach technicznych i eksploatacyjnych.

Opisany powyżej strategiczny charakter drogi krajowej nr 7, na przedmiotowym fragmencie wzbogacony jest o funkcję o znaczeniu regionalnym i rekreacyjnym. Jest to kluczowy element sieci transportowej, obsługujący atrakcyjne turystycznie tereny zlokalizowane w południowej części Małopolski. Na wszystkie opisane powyżej uwarunkowania, nakłada się jeszcze obecnie ruch lokalny, który ze względu na brak realnych alternatyw, prowadzony jest istniejącą drogą krajową nr 7.

Od ponad 50 lat, niezależnie od uwarunkowań gospodarczych i politycznych, realizacja drogi ekspresowej na przedmiotowym odcinku wskazywana jest jako kluczowy element najważniejszych powiązań komunikacyjnych Polski. Dostrzegając kierunki wskazane w strategicznych dokumentach oraz uwzględniając naszą ustawową rolę w kształtowaniu sieci dróg krajowych, zainicjowaliśmy proces związany z planowaniem przedmiotowej inwestycji. Przejście z etapu analiz do konkretnych prac projektowych wymaga działań pośrednich, które pozwolą wskazać kierunki w dalszym cyklu przygotowania inwestycji. Daje to możliwość przeprowadzenia analiz, oceny zasadności inwestycji oraz określenia założeń do kolejnych, już bardziej szczegółowych etapów prac przygotowawczych.

⁵⁾ Uchwała Rady Motoryzacyjnej przy Radzie Ministrów z dnia 24 czerwca 1963 r.

⁶⁾ Postanowienie nr 55/85 Prezydium Rządu z dnia 14 czerwca 1985 r.

⁷⁾ Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, droga ekspresowa S7 posiada docelowy przebieg: Gdynia (Morska) – S6 (Gdańsk) – Elbląg – Olsztyn – Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – A4 (Kraków Bieżanów) – (przerwa w ciągłości) – A4 (Kraków) – Rabka-Zdrój (Zabornia)

Obecnie zdecydowana większość drogi krajowej nr 7 w Polsce posiada parametry drogi ekspresowej. Dla odcinków przebiegających przez obszar Mazowsza i Małopolski wykonywana jest dokumentacja lub realizowane są roboty budowlane. Prowadzone są także działania, które w dalszej perspektywie spowodują wydłużenie drogi ekspresowej S7 w kierunku północnym (obwodnica Metropolii Trójmiejskiej) oraz południowym w kierunku granicy ze Słowacją (Rabka-Zdrój - Chyżne). Odcinek Kraków - Myślenice to ostatni fragment jednej z najdłuższych z dróg ekspresowych w Polsce, dla której nie prowadzi się obecnie prac przygotowawczych.

Mieszkańcy Małopolski potrzebują w perspektywie najbliższych lat rozwiązań komunikacyjnych usprawniających ruch

W województwie małopolskim należy dostosować sieć drogową do ciągle wzrastających potrzeb komunikacyjnych. Obecna droga krajowa nr 7 między Krakowem a Myślenicami wykorzystywana jest nie tylko w podróżach tranzytowych (na dłuższych odległościach), ale także w ruchu lokalnym, związanym z Krakowem i jego aglomeracją. Ostatnie badanie ruchu pojazdów przeprowadzone w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2020/2021 wskazuje na znaczący względny wzrost liczby pojazdów poruszających się drogą krajową nr 7 na wspomnianym odcinku. W porównaniu do poprzedniego GPR z roku 2015 wzrost natężenia ruchu pojazdów przekroczył 30%. Zgodnie z GPR 2020/2021 średni dobowy ruch roczny pojazdów między Krakowem a Głogoczowem wynosił 52-57 tys. pojazdów na dobę, a na odcinku między Głogoczowem a Myślenicami 38-47 tys. pojazdów na dobę. Można się spodziewać, że w kolejnych latach, wraz ze wzrostem mobilności społeczeństwa, wielkości te będą rosnąć.

Planowane inwestycje w postaci rozbudowy i budowy węzłów na drodze krajowej nr 7 (m.in. Kraków Południe, Libertów, Gaj, Głogoczów, Krzyszkowice, Jawornik, Myślenice) są rozwiązaniami punktowymi, poprawiającymi sytuację ruchową lokalnie, na krótkim odcinku oraz wpływającymi pozytywnie na płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie spowodują one jednak poprawy przepustowości szlakowej na całej trasie między Krakowem a Myślenicami.

Realizacja inwestycji liniowych w regionie⁸⁾ może jeszcze mocniej zwiększyć atrakcyjność i dostępność komunikacyjną rejonów turystycznych zlokalizowanych w Małopolsce. Będzie to miało wpływ na wyraźny wzrost liczby pojazdów korzystających z obecnej drogi krajowej nr 7. Powoduje to, że cały ruch skupia się na istniejącej drodze. Mieszkańcy silnie zurbanizowanego obszaru południa aglomeracji krakowskiej korzystają także z dróg lokalnych niskiej klasy technicznej, na których bezpieczeństwo, szczególnie niechronionych uczestników ruchu, jest bardzo niskie, a komfort życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych wzdłuż tych dróg nie jest zadowalający. Poziom ruchu na tych drogach

⁸⁾ północnej obwodnicy Krakowa, kontynuacji drogi ekspresowej S7 w kierunku Warszawy, na południu aglomeracji w postaci połączenia Bielska-Białej z Głogoczowem, nowej drogi w ciągu Rabka - Chyżne, drogi krajowej nr 47 w kierunku Zakopanego, czy w dalszej perspektywie rozbudowy autostrady A4 od Katowic do Tarnowa

lokalnych będzie rósł ze względu na systematyczne pogarszanie warunków ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 7. W takiej sytuacji koniecznym będzie poprawa warunków ruchu w korytarzu drogi krajowej nr 7 między Krakowem a Myślenicami. Nowy przebieg drogi krajowej nr 7, przejmując części podróży tego typu, zapewni alternatywne połączenie i przyczyni się do spadku ruchu na drogach lokalnych.

Planowanie przebiegu drogi ekspresowej w uwarunkowaniach przestrzennych

Obszar wokół Krakowa, jak w sąsiedztwie każdego większego miasta w Polsce, ulega suburbanizacji, czyli procesowi wzmożonego osiedlania się mieszkańców w strefie podmiejskiej. Niestety w polskich warunkach proces ten przebiega w bardzo nieuporządkowany sposób (tzw. chaos przestrzenny⁹⁾). Nowe domy i osiedla bardzo często są budowane z dala od zwartych obszarów zabudowy. Ostatecznie prowadzi to do powstania rozległych obszarów charakteryzujących się występowaniem rozproszonej zabudowy mieszkaniowej. Zatarciu ulegają granice miejscowości, tworząc mozaikowy obszar z różnym nasyceniem zabudowań. Strefa podmiejska Krakowa jest jaskrawym przykładem właśnie takiego modelu rozwoju przestrzennego.

Oznacza to, że wyznaczenie przebiegu drogi szybkiego ruchu w takim kontekście uwarunkowań przestrzennych nie jest możliwe bez kolizji z zabudową mieszkaniową. Co najwyżej można taką kolizję minimalizować. Jest to kluczowy element uwzględniany przy wyznaczaniu inwestycji, nie tylko drogowych. Wyznaczone wstępnie korytarze planowanego odcinka drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice oraz zaproponowane w ich ramach rozwiązania zostały opracowane z uwzględnieniem minimalizacji wpływu na zabudowę mieszkaniową.

Często pojawiają się zarzuty, że w przeszłości należało przewidzieć potrzebę budowy drogi i zarezerwować odpowiedni korytarz pod jej budowę. Niestety obecny system planowania przestrzennego w Polsce nie tworzy jasnej, hierarchicznej struktury dokumentów planistycznych, co oznacza, że tego typu opracowania na poziomie krajowym i wojewódzkim nie determinują wprost zapisów dokumentów na poziomie gmin. Wprawdzie większa część obszaru, w którym były prowadzone poszukiwania korytarza dla przedmiotowego odcinka drogowego, jest pokryta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (MPZP), ale nie posiadają one zabezpieczonych rezerw terenowych pod tego typu drogę.

Ponadto, z założenia MPZP powinny przyczyniać się do kreowania ładu przestrzennego, tworząc teoretycznie racjonalne struktury funkcjonalno-przestrzenne. Jednak często ich zapisy przeznaczają zbyt rozległe obszary dedykowane zabudowie mieszkaniowej. Powyższe sprawia, że zabudowa w ramach MPZP i tak powstaje w rozproszony sposób. Z kolei proces inwestycyjny na terenach nieobjętych MPZP odbywa się na podstawie decyzji

⁹⁾ „Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego” Polski Instytut Ekonomiczny, grudzień 2021 r.

o warunkach zabudowy. Jeszcze bardziej zwiększa to powierzchnię terenów, które mogą zostać poddane presji urbanizacyjnej, rozlewając funkcję mieszkaniową we wszystkich obszarach strefy podmiejskiej.

Zatem należy podkreślić, że niekontrolowany proces suburbanizacji stref podmiejskich w Polsce, o charakterze niespotykanym w innych krajach europejskich, tworzy konfliktogenne środowisko, w którym nie ma możliwości wyznaczenia śladu nowej inwestycji drogowej bez istotnej kolizji i oddziaływania na obszary zabudowy. Jednocześnie brakuje efektywnych narzędzi planistyczno-prawnych umożliwiających skuteczne zachowanie rezerw terenowych pod inwestycje liniowe. Taki model rozwoju przestrzennego zwiększa zapotrzebowanie na korzystanie z pojazdów mechanicznych, rośnie natężenie ruchu, przez co wydłuża się czas jazdy. Natomiast alternatywne sposoby przemieszczania się nie zyskują uznania w oczach mieszkańców, ze względu na brak możliwości efektywnego powiązania transportem publicznym obszarów rozproszonej zabudowy. Zatem zwiększa się zapotrzebowanie na budowę nowych dróg, przy jednoczesnym kurczeniu się obszarów, gdzie takie drogi można budować bez większej ingerencji w obszary zabudowy mieszkaniowej.

Etapy realizacji inwestycji od pomysłu do rozpoczęcia budowy

Cykl przygotowania inwestycji drogowej składa się z wielu etapów, a okres ich trwania jest zdecydowanie dłuższy niż samo wykonanie inwestycji. Każdy następny etap przygotowania inwestycji prowadzony jest w oparciu o dane o większym poziomie szczegółowości, prowadząc do finalnego rozwiązania objętego robotami budowlanymi. W styczniu br. zaprezentowaliśmy¹⁰⁾ efekty prac nad Studium korytarzowym. Jest to pierwsza dokumentacja określająca lokalizację korytarza terenu pod nowe zamierzenie drogowe. Służy ona wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego dla inwestora oraz jego dalszego uszczegóławiania. Nie przedstawia precyzyjnie lokalizacji inwestycji, ale pozwala wskazać kierunki do dalszych działań.

Takie studia korytarzowe opracowane były też dla innych inwestycji, stanowiąc bazę do prac przygotowawczych, ale już na większym poziomie szczegółowości. W Małopolsce takie opracowanie zostało wykonane m.in. na potrzebę budowy drogi krajowej nr 75 łączącej Brzesko i Nowy Sącz. Dla inwestycji tej opracowane zostało w dalszej kolejności Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe oraz został złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Studium korytarzowe jest opracowaniem powszechnie stosowanym dla kluczowych ciągów drogowych w całej Polsce, np.: autostrada A4 Krzyżowa - Wrocław, droga ekspresowa S5 Sobótka - Bolków, droga ekspresowa S5 Ostróda - Nowe Marzy, droga ekspresowa S10 Toruń (A1) - Warszawa (S8)

¹⁰⁾ <https://www.gov.pl/web/gddkia/szybciej-i-bezpieczniej-dzieki-s7-krakow---myslenice-podsumowanie-spotkania-z-samorzadami>

wraz z Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej w ciągu autostrady A50 i drogi ekspresowej S50. Przy czym każda z tych inwestycji posiada zdecydowanie inny charakter i specyfikę.

Przygotowanie i realizacja drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice ma przed sobą jeszcze wiele etapów i decyzji. Najważniejsze z nich przedstawione w kolejności chronologicznej obejmują:

1. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STES) - to opracowanie przedstawiające wariantowo przyszłą inwestycję. Część kluczowych elementów zostanie już zaprezentowana w każdym z rozwiązań szczegółowo (droga, obiekty inżynierskie, urządzenia ochrony środowiska).
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), którą wyda właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska. W ramach postępowania administracyjnego prowadzone są konsultacje społeczne. DŚU wskazuje jeden optymalny wariant do dalszych prac.
3. Koncepcja programowa, na etapie której uściśleniu podlegają rozwiązania wskazane w DŚU oraz wariantowane są wybrane elementy inwestycji (np. typy węzłów, obiektów inżynierskich itp.).
4. Przetarg na wybór wykonawcy projektu budowlanego, który będzie również w imieniu inwestora pozyskiwał decyzję zezwalającą na rozpoczęcie robót budowlanych.
5. Projekt budowlany opracowany przez wybranego wykonawcę, przedstawiający wszystkie szczegóły inwestycji wypracowane i zatwierdzone na wcześniejszych etapach.
6. Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) zatwierdzającą ostatecznie wszystkie szczegóły inwestycji. Podczas tej procedury prowadzone są również konsultacje społeczne.
7. Przetarg na roboty budowlane, w którym będzie wybrany wykonawca robót.

Dopiero po wydaniu decyzji ZRID i wyborze wykonawcy prac, mogą rozpocząć się roboty budowlane.

Każdy z tych etapów to konieczność poszukiwania kompromisów uwzględniających oczekiwania, często przeciwstawne, wielu stron i interesariuszy. Toteż bardzo ważne jest wspólne poszukiwanie rozwiązań i prowadzenie dialogu już na początkowych etapach przygotowania inwestycji. Właśnie dlatego umożliwiliśmy wszystkim zainteresowanym zapoznanie się z wynikami naszych prac, już na tak wczesnym etapie. **Przedstawiliśmy ogólne kierunki dla planowanej inwestycji, które w toku całego procesu, konsultacji i uzgodnień wyewoluują do rozwiązań akceptowalnych. Sprecyzowane i uszczegółowione rozwiązania pojawią się dopiero na kolejnym etapie prac projektowych.**

Droga ekspresowa S7. Dlaczego nie po śladzie drogi krajowej nr 7?

Podczas prowadzonych prac na etapie analiz w ramach Studium korytarzowego rozpatrywaliśmy również możliwość poprowadzenia drogi ekspresowej w oparciu o istniejącą drogę krajową nr 7. Jest to droga główna ruchu przyśpieszonego (GP) dwujezdniowa po dwa pasy¹¹⁾ w każdym kierunku. Jej odcinek pomiędzy Krakowem a Myślenicami, pomimo klasy technicznej GP, charakteryzuje się obecnością fragmentów o jeszcze niższych wartościach parametrów użytkowych (jak np. promienie łuków poziomych). Na drodze funkcjonują skrzyżowania jednopoziomowe niezapewniające odpowiedniej widoczności i bezpieczeństwa oraz przejścia dla pieszych w poziomie drogi. Ponadto z drogą krajową nr 7 połączone są bezpośrednio zjazdy do nieruchomości zlokalizowanych w jej sąsiedztwie.

Wymagania dla drogi ekspresowej pod względem parametrów geometrycznych są zdecydowanie bardziej rygorystyczne niż dla dróg niższych klas. Przewidywany, docelowy¹²⁾ przekrój drogi ekspresowej S7 to dwie jezdnie po trzy pasy ruchu, z równoległymi dodatkowymi jezdniami do obsługi ruchu lokalnego. Powoduje to ograniczone możliwości wpisania drogi ekspresowej w istniejącą drogę krajową nr 7. Większe prędkości na drodze szybkiego ruchu wymagają stosowania zdecydowanie większych promieni łuków poziomych i długości odcinków prostych pomiędzy nimi. Pomimo rezerw terenowych pod rozbudowę istniejącej drogi, które zinwentaryzowano w dokumentach przestrzennych poszczególnych gmin, stwierdzono brak możliwości ich wykorzystania z uwagi na wysokie parametry użytkowe i techniczne planowanej inwestycji. Przeprowadzone analizy wykazały, że realizacja drogi ekspresowej S7 po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 7 wiąże się z wysokim spodziewanym oddziaływaniem na nieruchomości zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie istniejącej drogi. Zabudowa ta ma charakter zróżnicowany, począwszy od gospodarczej czy mieszkalnej, a skończywszy na handlowej, usługowej czy przemysłowej. Konieczne poszerzenia i korekty przebiegu spowodowałyby liczne wyburzenia zabudowy położonej blisko istniejącego ciągu.

Ponadto z analiz wynika, że przebiegi drogi ekspresowej S7 trasowane z wykorzystaniem korytarza istniejącej drogi krajowej nr 7 charakteryzują się najgorszymi warunkami ruchu. Jest to związane z kontynuacją sytuacji, która występuje obecnie, tj. w jednym ciągu drogowym kumuluje się ruch lokalny (obsługujący przyległe tereny) i tranzytowy (źródło i cel podróży poza tym obszarem). Istniejąca droga krajowa nr 7 stanowi swoistą oś komunikacyjną wszystkich gmin na odcinku Kraków - Myślenice. Mieszkańcy okolicznych miejscowości wykorzystują ją w dużym stopniu w codziennych podróżach. Analiza

¹¹⁾ Na krótkim fragmencie w sąsiedztwie Krakowa są to 3 pasy w każdym kierunku

¹²⁾ W ramach etapowania przekroju poprzecznego, można zrealizować przekrój dwujezdniowy dwupasowy 2x2, z rezerwą pozwalającą na rozbudowę do przekroju trzypasowego 2x3

funkcjonowania sieci drogowej wykazała, że droga krajowa nr 7 powinna zostać w istniejącym stanie do obsługi ruchu lokalnego.

Linia kolejowa Kraków - Myślenice

Potencjalna lokalizacja linii kolejowej Kraków - Myślenice¹³⁾ była jednym z elementów uwzględnianych już w ramach badania uwarunkowań komunikacyjnych, przed rozpoczęciem prac planistycznych. Z końcem listopada 2021 r. opiniowaliśmy rozwiązania zaproponowane w Studium planistyczno-prognostycznym dla połączenia kolejowego Kraków - Myślenice¹⁴⁾. Prace nad Studium korytarzowym dla drogi ekspresowej S7 rozpoczęły się¹⁵⁾ w sierpniu 2020 r., a prace nad linią kolejową¹⁶⁾ w sierpniu 2021 r. Oba planowane projekty są inwestycjami liniowymi o niskiej dojrzałości, w fazie koncepcyjno-studialnej i z uwagi na niezbędną minimalizację kolizji na dalszych etapach wdrażania oraz uwzględnienie skumulowanych negatywnych oddziaływań, w naszej opinii potrzebna jest ścisła współpraca Samorządu Województwa Małopolskiego z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Taki wniosek został wskazany w podsumowaniu naszych prac jako element niezbędny i konieczny do uwzględnienia w toku dalszych prac przygotowawczych. Konieczna jest koordynacja prac już na tak wczesnym etapie. Pozwoli to uzyskać synergię z planowanych inwestycji, z korzyścią dla wszystkich podróżujących na odcinku Kraków - Myślenice.

Realizacja połączenia kolejowego między Krakowem a Myślenicami może pozytywnie wpłynąć na redukcję liczby pojazdów realizujących podróże, ale tylko lokalne. Przy czym sam charakter linii kolejowej, jej powiązania i prognozy dotyczące liczby użytkowników, nie dają podstaw do założenia o zdecydowanej poprawie warunków ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 7. Połączenie to nie będzie przekładać się także na spadek liczby pojazdów realizujących podróże tranzytowe, związane z południem Polski czy korytarzem drogi międzynarodowej E77.

Realizacja planowanych od wielu lat inwestycji liniowych na odcinku Kraków – Myślenice, jakimi są droga ekspresowa S7 oraz linia kolejowa, są elementami niezbędnymi do zapewnienia wysokich standardów podróży - tych o charakterze lokalnym, jak i tranzytowym w południowej części Polski. Odpowiednio skoordynowane i poprowadzone inwestycje pozwolą uzyskać efekt synergii, przyczyniając się do poprawy jakości życia

¹³⁾ Prace przygotowawcze nad inwestycją kolejową prowadzone są w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r. (www.plk-sa.pl/program-kolej-plus) z finansowaniem w wysokości 5,6 mld zł z budżetu Państwa.

Przedmiotowa linia kolejowa o szacunkowej wartości 1,8/1,9 mld zł zakwalifikowała się do II etapu naboru, wraz z 46 innymi projektami z całej Polski o łącznej wartości 18 mld zł.

¹⁴⁾ Studium Planistyczno-Prognostyczne dla projektu pn. „Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice” International Management Services Sp. z o.o, 2021 r.

¹⁵⁾ www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/39651/Czas-domknac-S7-na-poludniu-Rozpoczynamy-prace-nad-studium-korytarzowym-dla-odcinka-od-Krakowa-do-Myhlenic

¹⁶⁾ Podpisanie umowy z wykonawcą opracowania <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:446966-2021:TEXT:PL:HTML>

mieszkańców całej południowej Małopolski, dostępności komunikacyjnej tego rejonu, sytuacji gospodarczej oraz bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego

Ważnym elementem całego procesu inwestycyjnego jest wymiana informacji między nami a poszczególnymi samorządami i społecznościami lokalnymi. Budowanie poprawnych relacji i współpraca przynosi korzyści wszystkim interesariuszom. Planowane zamierzenia mają też bowiem znaczenie dla regionów i społeczności lokalnych, na terenie których mogą być potencjalnie zlokalizowane. Już w październiku 2020 r. informowałem¹⁷⁾ wszystkich władarzy terenów objętych prowadzonymi pracami planistycznymi oraz całe społeczeństwo¹⁸⁾ o rozpoczęciu prac nad wyznaczeniem brakującego odcinka drogi ekspresowej S7. Następnie 27 stycznia 2022 r. zorganizowaliśmy spotkanie informacyjne z przedstawicielami władz poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Podczas spotkania zaprezentowaliśmy szczegółowo zaawansowanie prac przygotowawczych i wyniki analiz dla drogi ekspresowej S7 na odcinku od Krakowa do Myślenic. Podsumowanie spotkania zamieściliśmy na naszej stronie internetowej¹⁹⁾.

Kolejne działania

Wszyscy zgadzamy się co do konieczności zrealizowania tej inwestycji. Jest to jedna z kluczowych inwestycji transportowych nie tylko w skali regionu, ale całego kraju. Potwierdziły to również przeprowadzone analizy, które wykazały szereg korzyści z potencjalnych rozwiązań transportowych. Potrzeba realizacji drogi ekspresowej S7 będzie odczuwalna z każdym kolejnym rokiem i wzrastającą mobilnością mieszkańców Polski. Prezentując efekty przeprowadzonych analiz, dajemy wszystkim możliwość zapoznania się i przedstawienia preferencji dla zaprezentowanych rozwiązań. Nie zostały jeszcze podjęte decyzje odnośnie dalszych rozwiązań i procedowania inwestycji. Chcemy poznać stanowiska społeczeństwa, władz samorządowych i innych zainteresowanych efektem naszych prac. Umożliwi to podjęcie dalszych działań bazujących na współpracy i budowaniu poprawnych relacji, które przynoszą korzyści wszystkim interesariuszom.

Przywołana we wcześniejszym fragmencie pisma Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej (OAW) w ciągu autostrady A50 i drogi ekspresowej S50 wraz z drogą ekspresową S10 Toruń - Warszawa to blisko 400-kilometrowa inwestycja, która po opracowaniu i prezentacji Studium korytarzowego budziła szeroką dyskusję społeczną. Obecnie jesteśmy na etapie wyboru wykonawcy STEŚ dla całego przywołanego²⁰⁾ odcinka drogi

¹⁷⁾ pismo z 15 października 2020 r., znak BGD.ZSA.071.34.2020

¹⁸⁾ www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/39651/Czas-domknac-S7-na-poludniu-Rozpoczynamy-prace-nad-studium-korytarzowym-dla-odcinka-od-Krakowa-do-Myhlenic

¹⁹⁾ www.gov.pl/web/gddkia/szybciej-i-bezpieczniej-dzieki-s7-krakow---myslenice-podsumowanie-spotkania-z-samorzadami

²⁰⁾ www.gov.pl/web/gddkia-bydgoszcz/poznalismy-oferty-w-przetargu-na-dokumentacje-dla-s10-i-fragmentu-s50

ekspresowej S10 i zachodniej²¹⁾ części OAW. Inwestycją oddającą charakterystykę Małopolski jest budowa 50-kilometrowego odcinka drogi krajowej nr 75 Brzesko - Nowy Sącz. Uwzględniając głos społeczeństwa i zidentyfikowane potrzeby samorządów²²⁾, przeanalizowaliśmy 26 różnych wariantów przebiegu korytarzy, dających łącznie około 1800 km hipotetycznych dróg. Dla tej inwestycji zakończone zostały prace nad STEŚ i złożony został wniosek o wydanie DŚU. Przywołane powyżej przykłady pokazują, że pomimo początkowych trudności, na drodze kompromisu i szerokiej dyskusji interesariuszy, możliwe są dalsze kroki nawet dla bardzo trudnych inwestycji. Bardzo często są to inwestycje niezbędne dla rozwoju regionu i kraju, co tym bardziej potęguje odpowiednio szybkie rozpoczęcie działań nad kolejnymi etapami w złożonym i wielostopniowym procesie inwestycyjnym. Nie możemy dopuścić do ograniczenia możliwości rozwoju regionu poprzez akceptację obecnie funkcjonującego stanu i zaniechania prób związanych z jego naprawą.

Prowadzenie dalszych prac projektowych dotyczących budowy drogi ekspresowej S7 będzie wdrażane po zabezpieczeniu środków finansowych na ten cel. Wymagać to będzie opracowania i skierowania do Ministra Infrastruktury Programu Inwestycji na prace przygotowawcze. Uzgodnienie Programu Inwestycji pozwoli na rozpoczęcie kolejnego etapu prac – wyłonienia w drodze przetargu wykonawcy STEŚ wraz z materiałami niezbędnymi do uzyskania DŚU.

W ramach STEŚ będziemy uszczegółwiać niezbędne dane, dokonywać lokalnych inwentaryzacji uwzględniających kilka możliwych wariantów nie tylko samej inwestycji, ale całej towarzyszącej infrastruktury. Pozwoli to ocenić i porównać na dużo większym poziomie szczegółowości zaproponowane rozwiązania, modyfikować je oraz ocenić ich akceptowalność społeczną. To na tym etapie prowadzić będziemy prace mające na celu określenie najkorzystniejszego przebiegu planowanej inwestycji. W trakcie opracowania STEŚ przeanalizujemy wszelkie dostępne rozwiązania uwzględniające m.in. potrzeby lokalnych społeczności, poszanowanie przyrody i dóbr kultury, przy zachowaniu wymogów ekonomicznych, ruchowych i technologicznych.

STEŚ jest opracowaniem przedstawiającym wariantowo przyszłą inwestycję. Część kluczowych elementów (droga, obiekty inżynierskie, urządzenia ochrony środowiska) zostanie już zaprezentowana szczegółowo w każdym z rozwiązań. Konieczne do tego będzie zebranie aktualnych i szczegółowych danych od organów ochrony środowiska, ale również zbadanie stanu poszczególnych obiektów przyrodniczych, w oparciu o dane pochodzące z wykonanych inwentaryzacji i obserwacji przyrodniczych. Ważnym aspektem będą informacje dotyczące stanu poszczególnych komponentów środowiska i dóbr kultury,

²¹⁾ www.gov.pl/web/gddkia-warszawa/znamy-chetnych-do-zaprojektowania-pierwszego-fragmentu-obwodnicy-aglomeracji-warszawskiej

²²⁾ <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/28161/Spotkanie-w-sprawie-korytarzy-przebiegu-dk-75-tzw-Sadeczanki>

występujących uciążliwości, dane o aktualnym użytkowaniu terenu oraz niezbędne pomiary i obliczenia.

Sporządzony w ramach STEŚ raport o oddziaływaniu na środowisko pozwoli ocenić wpływ każdej z rozpatrywanych opcji na wszystkie elementy środowiska z uwzględnieniem wariantu obejmującego brak realizacji inwestycji (wariant bezinwestycyjny). Badane będzie oddziaływanie m.in. na zdrowie i życie ludzi, zabytki, obiekty kulturowe, powierzchnię ziemi, gleby, wody powierzchniowe i podziemne, powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, faunę, florę, obszary chronione. W raporcie przedstawione będą wyniki badań w kontekście oddziaływania skumulowanego, uwzględniające skutki z sumarycznego oddziaływania pochodzącego od planowanej inwestycji oraz istniejących lub projektowanych innych inwestycji oddziałujących na środowisko. Pozwoli to ocenić i porównać na dużo większym poziomie szczegółowości zaproponowane rozwiązania, a ich efekty przedstawić społeczeństwu i interesariuszom już na początkowym etapie na spotkaniach informacyjnych. Następnie właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska (RDOŚ) w toku procesu wydawania DŚU przeprowadzi konsultacje społeczne w myśl ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko²³). RDOŚ poda do publicznej wiadomości (np. na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej RDOŚ, stronie internetowej Centrum Informacji o Środowisku) obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania DŚU, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Każdy z kolejnych etapów przygotowania i realizacji inwestycji dostarcza bardziej precyzyjnych informacji i oczywistym faktem jest, że rozwiązania z początkowego etapu obejmują ogólny obszar prac. Podkreślam, że na obecnym etapie nie został określony dokładny przebieg inwestycji i nie są prowadzone żadne prace projektowe. Jednocześnie pragnę poinformować, że wszystkie materiały przeznaczone dla interesariuszy zostały umieszczone na naszej stronie internetowej²⁴).

Obecne plany inwestycyjne dla zadań wdrażanych przez GDDKiA koncentrują się na rządowych planach obejmujących:

- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) o wartości 164 mld zł,
- Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024 o wartości 2,5 mld zł,
- Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 o wartości 28 mld zł.

²³) Dz.U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.

²⁴) www.gov.pl/web/gddkia/szybciej-i-bezpieczniej-dzieki-s7-krakow---myslenice-podsumowanie-spotkania-z-samorządami

W bieżącym roku planowane jest ustanowienie kolejnych rządowych programów, koncentrujących się na perspektywie finansowej 2021-2027:

- Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) o wartości 292 mld zł,
- Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. o wartości 64 mld zł.

Przy czym w ramach tych programów nie przewidziano w chwili obecnej realizacji drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków - Myślenice. Wynika to ze wstępnego etapu prac nad tą inwestycją, która uniemożliwia wpisanie jej w całości we wskazane horyzonty czasowe. Niemniej brak konsensusu społecznego uniemożliwi podjęcie dalszych działań i przejście do kolejnego etapu prac przygotowawczych, odsuwając potencjalną możliwość realizacji tej inwestycji na kolejne lata.

Podsumowanie

- Zakończyliśmy wstępny etap prac. Przedstawiliśmy ich efekty poszczególnym samorządom, mieszkańcom i opinii publicznej.
- Wszyscy wiemy i zgadzamy się z tym, że niezbędna jest realizacja drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice.
- Dążymy do realizacji inwestycji, która uzupełni ostatni brakujący fragment ciągu drogi ekspresowej S7 w Polsce, a tym samym usprawni komunikację nie tylko na szczeblu regionalnym, ale ogólnopolskim. To nasza odpowiedzialność przed kolejnymi pokoleniami.
- Patrzymy na transport w dalszej perspektywie, koncentrując się na kolejnych krokach przygotowania inwestycji.
- Wysoki poziom skomplikowania i złożoność uwarunkowań lokalnych wymagają analiz w ramach kolejnych etapów prac przygotowawczych.
- Więcej szczegółów dotyczących inwestycji będzie można uzyskać na kolejnym etapie prac przygotowawczych. Musimy wykazać się cierpliwością w oczekiwaniu na konkretne rozwiązania.
- Brak konsensusu spowoduje rezygnację z prac przygotowawczych nad przedmiotową inwestycją. Nie ograniczajmy kolejnym pokoleniom możliwości rozwojowych.
- Każdy proces inwestycyjny wymaga współpracy i zaufania.

Szanowni Państwo, dziękuję za dotychczasowe uwagi. Przede wszystkim liczę na dalszą współpracę i porozumienie. Nie zmarnujmy tej szansy.

*Łącząc wyrazy szacunku,
prosząc Państwa o dobru,
memoryjną wyświadczyć i minimum
zaufanie;*

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Grzegorz Tomasz Zuchowski