



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 8 lipca 2022 r.

Szanowny Panie Senatorze, Szanowni Państwo Posłowie, Szanowny Panie Wojewodo, Marszałku, Szanowni Państwo Samorządowcy, Drodzy Mieszkańcy,

nawiązując do wystąpień kierowanych do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz mając na uwadze trwającą debatę publiczną w sprawie nowej Zakopianki, poniżej przedstawiam informacje dotyczące tej planowanej inwestycji.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że przy realizacji każdej inwestycji - również tej - zależy nam, aby skupić się na jej aspektach merytorycznych. Nie planujemy i nie realizujemy zadań inwestycyjnych z inspiracji subiektywnych interesów. Podejmujemy działania mające na celu dokończenie układu sieci dróg ekspresowych, w tym odcinka drogi ekspresowej S7 na południe od Krakowa. Realizacja tej inwestycji spowoduje skrócenie czasu przejazdu, utrzymanie spójnego i hierarchicznego układu dróg, poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz odciążenie drogi krajowej nr 7. Nowa droga to nie tylko szybka, bezpieczna podróż lokalna i międzynarodowa, ale przede wszystkim rozwój regionu. Dlatego w pełni rozumiem, że nowa Zakopianka, mimo tak wczesnego etapu przygotowania tego zadania, stała się tematem debaty publicznej.

Poniżej przekazuję więc szereg istotnych informacji dotyczących tej inwestycji. Zaprezentowane wyjaśnienia obejmują również zagadnienia poruszone w trakcie obrad Parlamentarnego Zespołu ds. S7 w Małopolsce.

Korytarz społeczny

W styczniu br. zaprezentowałem¹⁾ przedstawicielom jednostek samorządu terytorialnego, efekty prac planistycznych dla nowej Zakopianki na odcinku Kraków - Myślenice. Zaproponowane rozwiązania nie spotkały się z akceptacją samorządów i społeczeństwa. Jest natomiast pełna zgoda co do konieczności realizacji tej kluczowej dla Polski i regionu inwestycji. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym na²⁾ LXXXIII sesji Rady Miasta

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⁾ 27 kwietnia 2022 r.

w Krakowie zaproponowałem, aby władze samorządowe przedstawiły swoją propozycję. To inicjatywa, której celem jest wypracowanie rozwiązań **akceptowalnych społecznie**. Zachowując pełną bezstronność, nie angażujemy się w prace nad korytarzem społecznym, ale prezentujemy materiały, które ułatwią prace samorządowcom. Na naszej stronie udostępniliśmy³⁾ pełną treść opracowania Studium korytarzowego dla drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice. Dotychczas nie było to praktykowane w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dostęp do kompletnego opracowania Studium korytarzowego, może być pomocny w procesie przygotowania korytarza społecznego dla tej wyczekiwanej przez wszystkich drogi. To efekt zainteresowania lokalnych społeczności i samorządów oraz chęć współpracy w poszukiwaniu rozwiązań kompromisowych.

W toku prowadzonej dyskusji, wymiany korespondencji, dostrzegamy tendencję do wskazywania rozwiązań preferowanych (akceptowalnych), ale zlokalizowanych na terenie innych jednostek samorządu terytorialnego, czy poza obszarem analiz. Takie cedowanie inwestycji nie daje niestety pełnego poglądu i nie jest obiektywnym materiałem umożliwiającym podjęcie decyzji inwestycyjnej, bo nie uwzględnia opinii interesariuszy z zaproponowanej lokalizacji. Bazując na zaprezentowanym powyżej stanowisku, nie byłaby możliwa realizacja żadnego z zamierzeń inwestycyjnych. Analogiczne problemy dostrzegamy na szeregu inwestycji w całej Polsce na etapie prac przygotowawczych. **Dlatego też pragnę potwierdzić, że obecnie nie planujemy procedować w dalszym etapie prac przygotowawczych, rozwiązań odrzuconych na wcześniejszych etapach analitycznych czy zlokalizowanych poza obszarem analiz.** Korytarz społeczny w swoich założeniach powinien niwelować potencjalne konflikty, uwzględniać stanowiska poszczególnych samorządów, a nie wywoływać dodatkowe spory czy zwaśnić mieszkańców. Nie odrzucamy żadnego z rozwiązań, jeżeli ma ono szansę na pozytywny odbiór społeczny oraz posiada charakterystykę umożliwiającą zlokalizowanie drogi ekspresowej wraz z zachowaniem uwarunkowań technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Natomiast stanowczo odrzucamy propozycje cedowania inwestycji na innych interesariuszy bez ich akceptacji.

Wydłużamy termin

Z uwagi na duże zainteresowanie społeczne przebiegiem tej oczekiwanej przez wszystkich inwestycji drogowej na bieżąco publikujemy na naszej stronie internetowej informacje o podjętych działaniach. Głos społeczeństwa jest dla nas niezwykle ważny. Dlatego też wychodząc naprzeciw postulatam samorządowców oraz licząc na merytoryczne i skonsultowane propozycje rozwiązań, wydłużamy czas na przedstawienie korytarza społecznego **do 30 września br.**

³⁾ www.gov.pl/web/gddkia/s7-krakow---myslenice-w-oczekiwaniu-na-wariant-spoeczny

Cele rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu

Jednym z podstawowych celów i priorytetem inwestycyjnym realizowanych i planowanych zamierzeń jest dokończenie realizacji układu sieci dróg szybkiego ruchu oraz drogowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T na terenie Polski. Dlatego planowane jest kontynuowanie rozpoczętych prac projektowych dla kolejnych odcinków sieci TEN-T, takich jak droga ekspresowa S7 na południe od Krakowa, mająca na celu przejęcie ruchu z obecnej drogi krajowej nr 7 między Krakowem a Myślenicami. Ciąg ten jest elementem podstawowej sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z 2004 r.⁴⁾, gdzie droga ekspresowa S7 posiada kierunkowy przebieg Gdynia (Morska) – S6 (Gdańsk) – Elbląg – Olsztynek – Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – A4 (Kraków Bieżanów)...⁵⁾ A4 (Kraków) – Rabka-Zdrój (Zabornia). Biorąc pod uwagę obecnie eksploatowane i objęte procesem inwestycyjnym odcinki, **parametrów drogi ekspresowej** nie posiada odcinek na południe od autostrady A4 do istniejącej S7 w Myślenicach. Po zrealizowaniu tego fragmentu i uzyskaniu ciągłości drogi ekspresowej zapewnione zostaną warunki do efektywnego funkcjonowania drogowego transportu osobowego i towarowego, zarówno w obszarze aglomeracji krakowskiej, w skali regionalnej, a także w wymiarze krajowym. Dodatkowo realizacja tego odcinka wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie państwa oraz rozwój jego regionów. Poprawa gęstości i przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług.

Celem realizacji brakującego odcinka S7, rozumianym jako rezultat, jest skrócenie czasu przejazdu na odcinku Kraków – Myślenice, utrzymanie spójnego i hierarchicznego układu dróg, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz odciążenie drogi krajowej nr 7.

Jednocześnie należy podkreślić fakt, że odcinek S7 Kraków – Myślenice, jak i cała droga krajowa nr 7, ma **przebieg południkowy** – z północy na południe. Jest to fragment drogi międzynarodowej E77 oraz element kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Zakopianka a obwodnice Krakowa

Kraków posiada zaplanowane 4 obwodnice. Trzy wewnątrzmięskie, w tym 2 funkcjonujące w pełni, a trzecia częściowo w realizacji. Czwarta obwodnica składa się z dróg szybkiego ruchu: A4 (zrealizowana), S7 (w trakcie realizacji) i S52 (w trakcie realizacji). Potencjalna kolejna piąta obwodnica (metropolitalna, aglomeracyjna) może być elementem dalszych

⁴⁾ Dz. U. z 2018 r. poz. 747, z późn. zm.

⁵⁾ przerwa w ciągłości drogi o danym numerze

działań związanych z rozwojem sieci drogowej, w Małopolsce i w kraju, wynikającym z braku należytego funkcjonowania dotychczas zaplanowanego układu obwodnicowego.

Z punktu widzenia funkcjonalnego i topologicznego odcinek S7 Kraków – Myślenice będzie mógł łączyć czwartą obwodnicę Krakowa w ciągu dróg A4, S7, S52 z potencjalną nową piątą obwodnicą, ale nie będzie stanowił jej części. Z tego samego względu odcinek ten może stanowić połączenie pomiędzy S7 od południa, jak realizowany obecnie odcinek S7 Widoma - Kraków od północy Małopolski. Analogiczną funkcję, tyle że w układzie równoleżnikowym wschód – zachód, pełnić może autostrada A4, która w przyszłości może połączyć czwartą obwodnicę z potencjalną piątą obwodnicą aglomeracyjną.

Podkreślenia wymaga tutaj fakt, że problem dużego natężenia ruchu na istniejącej obwodnicy Krakowa w ciągu A4 został dostrzeżony przez Radę Ministrów i w projekcie Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033) uwzględniono rozbudowę autostrady A4 Wrocław – Tarnów z kwotą 27 mld zł. Zwiększenie przepustowości istniejącej autostrady A4, stanowiącej zachodnią i południową część czwartej obwodnicy Krakowa, oddala w czasie potrzebę realizacji alternatywnego ciągu, a co za tym idzie poddaje pod rozagę wizję szybkiej realizacji piątej obwodnicy Krakowa. Z uwagi na różnorodność celów budowy drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice i budowy potencjalnej piątej obwodnicy Krakowa GDDKiA jednoznacznie odrzuca tezę że odcinek ten (S7 Kraków – Myślenice) mógłby strategicznie funkcjonować w przyszłości jako kolejna (piąta) obwodnica Krakowa. Priorytetem GDDKiA jest wykonanie zadań związanych z realizacją brakujących elementów sieci dróg szybkiego ruchu, a co za tym idzie uzupełnieniem europejskiej sieci drogowej TEN-T. Zgodnie z obecnie dostępnymi dokumentami strategicznymi nie posiadamy podstaw do planowania piątej obwodnicy Krakowa.

Harmonogram realizacji

Aby przyjęte cele mogły ostatecznie zostać zrealizowane, dla każdego projektu określone są ramy czasowe jego realizacji. Dlatego też w opracowanym i udostępnionym³⁾ studium korytarzowym przedstawiona została propozycja harmonogramu przygotowania i realizacji inwestycji⁶⁾. Ze względu na początkowy etap inwestycji, terminy podane w ww. propozycji, mają charakter poglądowy i stanowią punkt wyjścia dla dalszych prac analitycznych. Określenie terminów było niezbędne, aby umożliwić poddanie analizie pozostałych elementów studium korytarzowego (m.in. analiza popytu, efektywność ekonomiczna). Założyliśmy, że prace przygotowawcze w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego potrwać do połowy 2025 r. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przewidziano w I kwartale 2027 r, a decyzji o zezwoleniu realizacji

⁶⁾ Rozdział G.1. Harmonogram realizacji inwestycji

inwestycji drogowej w II kwartale 2032 r. Zakończenie robót budowlanych, a zarazem oddanie drogi do eksploatacji przewidziano na koniec 2036 r.

W ramach Programu Inwestycji na prace przygotowawcze opracowany zostanie zaktualizowany harmonogram wraz z informacjami o planowanych datach, w tym daty tzw. „kamieni milowych”⁷⁾. Stanowić on będzie jeden z załączników do zatwierdzonego Programu Inwestycji.

Parametry korytarza społecznego i kryteria oceny

Zaproponowany Korytarz społeczny powinien dać możliwość wpisania w niego drogi ekspresowej. Droga o parametrach zgodnych z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁸⁾ i jednocześnie parametrów założonych w studium korytarzowym⁹⁾. Kluczowymi parametrami¹⁰⁾, na które należy zwrócić uwagę są:

- minimalny¹¹⁾ promień łuku poziomego 1400 m,
- maksymalna wartość pochylenia podłużnego 5%,
- minimalny promień łuku pionowego wypukłego 7000 m,
- minimalny promień łuku pionowego wklęsłego 3000 m.

Powyższe parametry spełniają korytarze rozpatrywane w ramach studium korytarzowego. Szczegóły przedstawiono¹²⁾ w udostępnionym studium korytarzowym.

W celu zachowania spójności układu drogowego konieczne jest wyznaczenie korytarza drogi S7 z zapewnieniem bezpośredniego połączenia planowanej drogi ekspresowej S7 z drogą ekspresową S52 Bielsko–Biała – Głogoczów (Beskidzka Droga Integracyjna).

Kluczowym parametrem korytarza, jest możliwość wpisania w niego drogi klasy S o podanych parametrach geometrycznych, czyli możliwość fizycznego wybudowania drogi w wyznaczonym korytarzu.

Podstawą oceny warunków ruchu oraz efektywności ekonomicznej projektowanych rozwiązań drogowych jest prognoza ruchu. Na jej podstawie możliwe jest określenie m.in. przekroju drogi, oceny oddziaływania na środowisko, konstrukcji nawierzchni, itd. Wynikiem prognozy ruchu jest między innymi określenie prognozowanego Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR) w podziale na strukturę rodzajową pojazdów. Wielkość prognozowanego SDRR pozwala na określenie tzw. poziomów swobody ruchu (PSR), które są podstawowym kryterium doboru przekroju poprzecznego drogi. Poziom swobody ruchu

⁷⁾ Kamienie milowe są zdarzeniami występującymi podczas realizacji projektu, które posiadają szczególne znaczenie dla harmonogramu prac lub/i uruchamiają wstępnie zdefiniowane funkcje. Są one zazwyczaj wykorzystywane do zaznaczania przejścia z jednej fazy projektu do następnej lub z jednego działu do innego.

⁸⁾ Dz.U. z 2022 r., poz. 1225

⁹⁾ w rozdziałach A.3.2. i B.5.

¹⁰⁾ dla prędkości projektowej 100 km/h,

¹¹⁾ wartość wynikająca z praktyki GDDKiA w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa

¹²⁾ Rozdział B.5. Założone parametry techniczne dla projektowanej drogi

to jakościowa miara warunków ruchu uwzględniająca sprawność oraz płynność ruchu albo komfort użytkowników dróg. Wartość tej miary zależy od czynników ruchowych (np. ogólnej liczby pojazdów na drodze, liczby pojazdów ciężkich, prędkości podróży) oraz czynników drogowych (np. krętości drogi, promieni łuków poziomych i pionowych, otoczenie drogi). W metodzie HCM¹³⁾ do obliczeń przyjmuje się sześć klas warunków ruchu określanych jako poziomy swobody ruchu (PSR), oznaczone literami od A do F, przy czym klasa A odpowiada najlepszym, a klasa F najgorszym warunkom ruchu. Zgodnie z wytycznymi¹⁴⁾, na drogach krajowych, co do zasady, aż do trzydziestego roku jej eksploatacji (z możliwością etapowania realizacji przekroju), zalecany jest poziom PSR C (w aglomeracjach i okolicach miast PSR D).

Każde zamierzenie **drogowe** musi być **efektywne ekonomicznie**, przez co rozumie się generowanie korzyści w porównaniu z rozwiązaniem bezinwestycyjnym.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa¹⁵⁾, każda inwestycja drogowa finansowana z budżetu państwa na etapie planów inwestycyjnych musi zostać poddana badaniu efektywności (wykonalności) zawierającym ocenę efektywności ekonomicznej. Zaznaczamy, że **od strony społecznej nie oczekujemy przeprowadzenia analiz prognoz ruchu oraz kosztów i korzyści**.

Analiza ekonomiczna ocenia wkład projektu we wzrost dobrobytu ekonomicznego regionu z punktu widzenia interesów całego społeczeństwa i poza aspektami finansowo-ekonomicznymi projektu uwzględnia również aspekty społeczne i środowiskowe ujmowane w postaci kosztów i korzyści społecznych. Szczegóły przeprowadzanych analiz w tym aspekcie przedstawiono¹⁶⁾ w udostępnionym studium korytarzowym.

Koszty i korzyści społeczne generowane przez projekt, czyli każdy korytarz drogi ekspresowej S7 rozpatrywany oddzielnie, obliczane są nie tylko dla użytkowników i otoczenia nowego połączenia drogowego, ale uwzględniają również użytkowników **całej sieci drogowej znajdującej się w obszarze określanym jako obszar oddziaływania inwestycji**. Jest to obszar, na którym obserwowane są zmiany w prognozowanych potokach ruchu wynikające z oddania inwestycji do użytkowania. Obszar ten obejmuje również autostradę A4, która w przypadku planowanych korytarzy stanowi bardzo istotny element sieci drogowej, stanowiący początek drogi ekspresowej S7.

W ramach analizy społeczno-ekonomicznej dla przedmiotowych korytarzy S7 i w przyszłości dla rozwiązań rozpatrywanych w ramach prac przygotowawczych,

¹³⁾ Highway Capacity Manual

¹⁴⁾ „Wytyczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego” Politechnika Gdańska, listopad 2016 r.

¹⁵⁾ Dz.U. Nr 238, poz. 1579

¹⁶⁾ Tom H. Analiza kosztów i korzyści wariantów inwestycyjnych

zgodnie z obowiązującymi wytycznymi Komisji Europejskiej^{17),18),19)} oraz wytycznymi krajowymi^{20),21),22),23)} rozpatrywane są następujące kategorie kosztów ekonomicznych:

1. Koszty eksploatacji pojazdów - to łączne koszty użytkowników pojazdów poruszających się po sieci drogowej w obszarze oddziaływania inwestycji. W przypadku pojazdów przemieszczających się po drogach, są one co do zasady funkcją różnych czynników, takich jak prędkość pojazdu, stan nawierzchni drogi, nachylenie podłużne drogi oraz struktura floty pojazdów. Do kosztów eksploatacji pojazdów, ponoszonych przez ich użytkowników na drodze, należy zaliczyć przede wszystkim: koszty zużycia paliwa (zależne od przebiegu drogi w terenie i warunków ruchowych, tzn. prędkości) oraz koszty związane ze stanem technicznym drogi mającym wpływ na zużycie pojazdów, w tym koszty oleju, zużycia opon, przeglądów oraz amortyzację.
2. Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej (inaczej koszty czasu podróży) - to łączne koszty czasu użytkowników, inaczej osób odbywających podróże po analizowanej sieci drogowej. Ze względu na zróżnicowane motywacje podróży (podróże w celach służbowych, podróże codziennie w relacjach dom - praca - dom tzw. commuting oraz podróże w innych motywacjach np. turystyka, zakupy, itd.), podróżujących należy podzielić na różne kategorie: użytkowników pojazdów osobowych i autobusów oraz również użytkowników innych środków transportu.
3. Koszty wypadków drogowych i ofiar - to łączne koszty, jakie ponoszą wszyscy użytkownicy pojazdów w wyniku zdarzeń drogowych na drogach będących przedmiotem analizy jak również na tych, na których nastąpi zmiana wypadkowości wynikająca z realizacji analizowanej inwestycji. Koszty wypadków w każdym wariantcie obejmują: koszty zabitych w wypadkach drogowych, koszty lekko rannych w wypadkach drogowych, koszty ciężko rannych w wypadkach drogowych, koszty strat materialnych (ponoszonych w wypadkach z udziałem rannych i/lub ofiar). Koszty ujęte w analizie dotyczą poniższych aspektów: spadek produktywności, koszty administracyjne i sądowe, straty materialne, koszty pracodawców, koszty hospitalizacji, koszty pogrzebowe, koszty rekompensat

¹⁷⁾ Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, grudzień 2014 r.

¹⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014, uzupełniające rozporządzenie Nr 1303/2013

¹⁹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/207 z dnia 20 stycznia 2015 r., ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia 1303/2013

²⁰⁾ Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia „Program operacyjny – Infrastruktura i środowisko 2014–2020, grudzień 2014 r.

²¹⁾ Wytyczne Ministra Inwestycji i Rozwoju „Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014–2020, 22 sierpnia 2019 r.

²²⁾ Wytyczne Ministra Inwestycji i Rozwoju „Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020”, 18 styczeń 2019 r.

²³⁾ „Niebieska Księga, Infrastruktura drogowa”, Jaspers, lipiec 2015 r.

i zadośćuczynienia. Niematerialne koszty związane z bólem i cierpieniem ludzkim nie są ujęte.

4. Koszty zanieczyszczenia powietrza – to łączne koszty generowane przez wszystkie pojazdy poruszające się po drogach będących przedmiotem analizy. Na koszty zanieczyszczenia powietrza składają się koszty związane z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne, obejmujące przede wszystkim ujemny wpływ na zdrowie ludzkie (schorzenia układu sercowo-naczyniowego oraz układu oddechowego), straty w uprawach, negatywny wpływ na uprawy rolnicze prowadzące do obniżenia plonów, straty materialne (uszkodzenia budynków i obiektów), szkody środowiskowe (negatywny wpływ na bioróżnorodność i ekosystemy). Do najistotniejszych zanieczyszczeń powietrza związanych z transportem zalicza się pyły (PM10, PM2.5), tlenki azotu (NOx), dwutlenek siarki (SO₂), niemetanowe lotne związki organiczne (NMVOC). Koszty te są bezpośrednio związane z eksploatacją pojazdów (głównie o napędzie spalinowym) i zależą od typów pojazdów, stanu drogi, nachylenia podłużnego drogi oraz jej lokalizacji.
5. Koszty zmian klimatycznych – to łączne koszty generowane przez wszystkich użytkowników poruszających się po sieciach transportowych będących przedmiotem analizy, związane z emisją gazów cieplarnianych (GHC), nie mających właściwości toksycznych. Na koszty zmian klimatu (wyrażonych jako ekwiwalent CO₂) składa się całkowita ekwiwalentna emisja CO₂ pomnożona przez koszt jednostkowy. Współczynniki emisji uzależnione są od pojazdów (i środków transportu) użytkowników w zakresie zużycia paliwa/energii. Zużycie paliwa w przypadku pojazdów samochodowych zależy przede wszystkim od prędkości, kategorii pojazdu, jak również stanu nawierzchni i geometrii drogi. Ponieważ szkody wywołane przez ocieplenie klimatu mają charakter globalny nie ma znaczenia jakie jest źródło gazów cieplarnianych oraz gdzie w Europie dochodzi do ich emisji. Z tego względu we wszystkich krajach Unii Europejskiej stosuje się takie same współczynniki kosztowe.
6. Koszty hałasu. Hałas jest definiowany jako niechciane/niepożądane dźwięki o nadmiernym natężeniu, częstotliwości lub innym negatywnym oddziaływaniu lub inną cechą wywołującą u odbiorcy szkodliwe skutki fizyczne lub psychiczne. W związku z tym obliczenia kosztów wpływu nadmiernego hałasu są istotne szczególnie w obszarze miejskim lub w obszarze o wysokiej gęstości zaludnienia. Koszty są silnie zróżnicowane w zależności od ruchu, lokalnych warunków (obszar miejski/zamieski) i pory dnia. Koszty te związane są przede wszystkim z pojazdami z silnikiem spalinowym.

Podstawą wyceny powyższych kosztów społecznych są następujące dane wejściowe:

- wyniki prognozy ruchu w postaci SDRR – Średni Dobowy Ruch Roczny, rozumiany jako liczba pojazdów silnikowych przejeżdżających przez przekrój poprzeczny drogi

w ciągu 24 kolejnych godzin średnio w ciągu roku. SDRR wyrażony jest w pojazdach rzeczywistych na dobę i wyliczany jest zgodnie z odpowiednimi wytycznymi. Podstawą obliczeń są wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) – przeprowadzanego cyklicznie (co 5 lat). GPR obejmuje pomiar natężeń i struktury rodzajowej ruchu drogowego w punktach pomiarowych na drogach krajowych i wojewódzkich, na terenie całego kraju z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg, obciążenia ruchem sieci dróg krajowych oraz z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne dróg.

- lub wyniki prognozy ruchu w postaci pracy przewozowej:
 - praca przewozowa „dystansowa” jako iloczyn liczby przejechanych kilometrów (długość drogi) i liczby pojazdów (SDRR) wyrażona w pojazdokilometrach [pojkm],
 - praca przewozowa „czasowa” jako iloczyn liczby pojazdów (SDRR) i czasu przejazdu (w godzinach) wyrażona w pojazdogodzinach [pojgh],
- prędkość podróży – iloraz czasu przejazdu i długości trasy, uwzględniający warunki ruchu [km/h],
- parametry techniczne dróg – charakterystyka techniczno-użytkowa drogi i jej otoczenia, parametrów geometrycznych, itp.

Wycenę wszystkich kategorii kosztów przeprowadza się oddzielnie dla rozwiązania bezinwestycyjnego oraz korytarzy inwestycyjnych projektu. W przypadku przedmiotowej inwestycji rozwiązanie bezinwestycyjne zakłada brak budowy trasy ekspresowej na odcinku Kraków - Myślenice i obejmuje sieć drogową istniejącą i planowaną w dokumentach strategicznych i samorządowych całego obszaru oddziaływania planowanej inwestycji. Natomiast rozwiązanie inwestycyjne, zakłada realizację planowanych korytarzy S7 na odcinku Kraków - Myślenice i obejmuje sieć drogową istniejącą i planowaną w dokumentach strategicznych i samorządowych całego obszaru oddziaływania planowanej inwestycji, podobnie jak w rozwiązaniu bezinwestycyjnym. Analiza kosztów i korzyści wykonywana jest oddzielnie dla każdego z planowanych korytarzy S7. Ocenę efektywności ekonomicznej (opłacalności) dla każdego z planowanych korytarzy S7 na odcinku Kraków - Myślenice przeprowadza się na podstawie różnicy kosztów oszacowanych w rozwiązaniu bezinwestycyjnym i kosztów oszacowanych dla poszczególnych korytarzy inwestycyjnych, poprzez obliczenie wskaźników ekonomicznych projektu – ENPV, ERR i BCR.

- **ENPV** – ekonomiczna bieżąca wartość netto inwestycji jest różnicą ogółu zdyskontowanych korzyści i kosztów związanych z inwestycją. **Uznaje się, że projekt jest efektywny ekonomicznie jeżeli wskaźnik ENPV jest dodatni;**
- **ERR** – ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji – określa ekonomiczny zwrot z projektu. **Jeżeli ERR jest mniejszy od zastosowanej stopy**

dyskontowej ($ERR < 4,5\%$ oraz $ENPV < 0$), wówczas projekt nie jest efektywny ekonomicznie;

- **BCR (B/C)** – wskaźnik korzyści/koszty, ustala się jako stosunek sumy zdyskontowanych korzyści do kosztów. **Uznaje się, że inwestycja jest efektywna, jeżeli wskaźnik BCR jest większy od jedności**, co oznacza, że wartość korzyści przekracza wartość kosztów.

Powyższe wskaźniki zostały obliczone dla wszystkich 6 korytarzy rozpatrywanych w studium korytarzowym.

Przedmiotowa inwestycja będąca drogą publiczną (powszechną) daje wszystkim na równych prawach możliwość jej eksploatacji. Na żadnym z etapów realizacji i eksploatacji nie przewiduje się wykluczenia jakiegokolwiek grupy społecznej lub jej dyskryminowania. Korzyści generowane przez nową drogę obejmą wszystkich potencjalnych użytkowników oraz sąsiedztwo inwestycji. Dostęp do drogi szybkiego ruchu umożliwi skrócenie dojazdu do kluczowego regionalnego ośrodka społeczno-gospodarczego jakim jest Kraków, a poprzez skomunikowanie z pozostałą siecią dróg szybkiego ruchu w Małopolsce (A4, S52) i innych województwach również do innych miast i metropolii zlokalizowanych na obszarze kraju. Realizowana nowoczesna infrastruktura drogowa to konieczność spełnienia obowiązujących przepisów w zakresie oddziaływania, nowsze technologie stosowane w zabezpieczeniach, odciążenie dróg lokalnych niedostosowanych do większych natężeń ruchu, uporządkowanie układu drogowego.

Dopuszczalność zaproponowanego korytarza społecznego będzie oceniana na podstawie następujących kryteriów:

- możliwość wpisania drogi ekspresowej o podanych parametrach:
 - szerokość korytarza zapewniająca możliwość budowy drogi o przekroju drogi klasy S z dodatkowymi jezdniami do obsługi terenów przyległych (obecnie w powołanym rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie nie określa się liczbowo minimalnej szerokości drogi w liniach rozgraniczających),
 - sprawdzenie przekroju podłużnego drogi o normatywnych pochyleniach i łukach pionowych dla dowolnej trasy wrysowanej w korytarzu,
- akceptacja społeczna skonsultowana ze wszystkimi jednostkami samorządu terytorialnego przez które korytarz będzie przechodził – oczekujemy rozwiązania, które zostanie przedstawione i zaopiniowane pozytywnie przez przedstawicieli wszystkich jednostek samorządu terytorialnego przez które wyznaczono korytarz społeczny,
- możliwość bezpośredniego połączenia z drogą ekspresową S52 (BDI) – zaproponowanie miejsca przecięcia dróg S7 i S52.

Normy unijne

Studium korytarzowe jest elementem cyklu przygotowania inwestycji drogowej, wypracowanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, który nie wiąże się z wydaniem decyzji administracyjnych. Dlatego też nie ma unijnych norm odnoszących się wprost do studium korytarzowego. Ważnym dokumentem opisującym wytyczne dotyczące rozwoju sieci TEN-T jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

Wytyczne unijne mają natomiast przełożenie na ocenę oddziaływania na środowisko wraz z udziałem społeczeństwa, co ma miejsce na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej uwzględniane są m.in. następujące akty prawne Unii Europejskiej:

- Konwencja o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, sporządzona w Ramsar 2 lutego 1971 r.²⁴⁾,
- Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, sporządzona w Bonn 23 czerwca 1979 r.²⁵⁾,
- Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzona w Bernie 19 września 1979 r.²⁶⁾,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/WE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, zmieniona Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r.,
- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa), zmieniona Dyrektywą Rady 97/62/WE z dnia 27 października 1997 r., Dyrektywą Rady 2006/105/WE z dnia 20 listopada 2006 r. oraz Dyrektywą Rady 2013/17/UE z dnia 13 maja 2013 r.,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. o ochronie dzikiego ptactwa (Dyrektywa Ptasia), zmieniona Dyrektywą Rady 2013/17/UE z dnia 13 maja 2013 r. oraz Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2010 z dnia 5 czerwca 2019 r.,
- Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna), zmieniona Decyzją nr 2455/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r., Dyrektywą

²⁴⁾ Dz.U. z 1978 r. Nr 7, poz. 24, z późn. zm.

²⁵⁾ Dz.U. z 2003 r. Nr 2, poz. 17

²⁶⁾ Dz.U. z 1996 r. Nr 58, poz. 263, z późn. zm.

Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/32/WE z dnia 11 marca 2008 r., Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/105/WE z dnia 16 grudnia 2008 r., Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r., Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/39/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r., Dyrektywą Rady 2013/64/UE z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz Dyrektywą Komisji 2014/101/UE z dnia 30 października 2014 r.,

- Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej, zmieniona Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 596/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r.,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Specyfika nowej Zakopianki

Projekt nowej Zakopianki obejmuje krótki odcinek potrzebnej drogi od Krakowa na wysokości autostrady A4 do początku S7 za Myślenicami. Jak wspomniano wcześniej, funkcjonalnie konieczne jest znalezienie rozwiązania tego połączenia.

Przy wyznaczaniu korytarzy dla projektowanej trasy S7 na rozpatrywanym obszarze nie przyjmowano granicznych długości trasy. Zastępowany (istniejący) odcinek drogi krajowej nr 7 od węzła A4 Kraków Południe do początku trasy S7 w Myślenicach posiada długość 24,7 km, natomiast długości rozpatrywanych korytarzy wahają się w granicach od około 23,5 km do około 29 km. Dla tych rozwiązań zaproponowano dodatkowo niezbędne powiązania z drogą ekspresową S52 w długości nieprzekraczającej 11,8 km.

W przypadku przedmiotowej inwestycji sama długość trasy nie jest jedynym elementem, który przekłada się na wielkość nakładów inwestycyjnych. Ważnym elementem kosztotwórczym są inne uwarunkowania obejmujące zróżnicowaną długość odcinków tunelowych dla poszczególnych korytarzy. Dodatkowo długości poszczególnych korytarzy wpływają na wydłużenie dystansu pokonywanego przez użytkowników drogi, a co za tym idzie przekładają się na szereg różnych wartości, takich jak m.in. prognozowany SDRR, praca przewozowa, korzyści ekonomiczne, emisja CO₂, oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i przewozach ładunków.

Korytarze o najmniejszej łącznej długości wykazują największe korzyści ekonomiczne oraz największe spadki emisji CO₂ w stosunku do rozwiązania bezinwestycyjnego. Prognozowany ruch na tych odcinkach (w tym ruch przejęty z zastępowanego odcinka drogi krajowej nr 7) jest również większy od ruchu prognozowanego w korytarzach dłuższych. Należy mieć na uwadze, że na wymienione zależności wpływają również czynniki obejmujące powiązanie korytarzy projektowanej drogi z istniejącą siecią drogową.

Kolejną specyfiką planowanego odcinka są uwarunkowania terenowe. Liczne i duże przewyższenia nie pozwalają na poprowadzenie drogi o założonych parametrach (klasa S, z czego wynikają obostrzenia dotyczące parametrów geometrycznych) bez realizacji tuneli i obiektów mostowych.

Ze względu na wczesny etap prac projektowych (studium korytarzowe) dane dotyczące szczegółowej lokalizacji oraz parametrów technicznych projektowanych tuneli, takich jak rodzaj nawierzchni, wyposażenia w systemy techniczne, bezpieczeństwa i sterowania tunelem oraz kosztów budowy tuneli, są bardzo trudne do oszacowania. Do wyceny tuneli na tym etapie dokumentacji, na potrzeby nakładów inwestycyjnych, analiz kosztów i korzyści, wykorzystuje się uśrednione koszty wskaźnikowe tych obiektów, pozyskane z projektów zlokalizowanych na terenie o podobnej budowie geologicznej. Uwzględniając powyższe uwarunkowania, dla każdego z proponowanych przez nas korytarzy założyliśmy budowę tuneli jedynie tam, gdzie to jest konieczne.

Na etapie STES, z uwagi na bardziej szczegółowe dane związane z uwarunkowaniami terenowymi (zagospodarowanie przestrzenne, ukształtowanie terenu) i środowiskowymi (hydrologia, geologia), szczegółową wyceną inwestycyjną wskazane będą stosowne rozwiązania oraz lokalizacja tuneli w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Należy mieć na uwadze, że tego typu obiekty inżynierskie muszą spełniać np. kluczowe kwestie bezpieczeństwa, zgodnie z Dyrektywą 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w Transeuropejskiej sieci drogowej.

Zatem określenie szczegółowej **lokalizacji, maksymalnej liczby bądź długości tuneli** na tak wczesnym etapie dokumentacji **nie jest możliwe**.

Materiały na potrzeby rozwiązania społecznego

Do wyznaczania proponowanych korytarzy przebiegu trasy wykorzystywane były następujące narzędzia: CAD²⁷⁾, GIS²⁸⁾, EMME²⁹⁾, MS Office (Excel). Nie mamy możliwości udostępnienia licencji na oprogramowanie, którego używamy. Jednocześnie, jak wspomnieliśmy powyżej – nie oczekujemy od społeczeństwa opracowania szczegółowego studium korytarzowego. Pragniemy tylko zaznaczyć, że istnieją darmowe narzędzia³⁰⁾, które umożliwiają przeprowadzanie analiz przestrzennych.

W trakcie wykonywania studium korzystaliśmy z ogólnodostępnych i darmowych danych:

²⁷⁾ CAD (Computer Aided Design) – zastosowanie sprzętu i oprogramowania komputerowego w projektowaniu technicznym. Systemy CAD służą głównie do projektowania i tworzenia rysunków technicznych w trzech lub dwóch wymiarach, precyzyjnego modelowania złożonych obiektów wraz z ich wymiarowaniem.

²⁸⁾ GIS (Geographic Information System) – system służący do wprowadzania, gromadzenia, przetwarzania oraz wizualizacji danych geograficznych. Systemy GIS służą do modelowania większej ilości obiektów, badania relacji pomiędzy nimi oraz relacji wzajemnego położenia obiektów (topologia).

²⁹⁾ EMME – kanadyjski program, służący do sieciowego modelowania i prognozowania ruchu, uwzględniającego zmiany w sieci drogowej oraz zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym.

³⁰⁾ QGIS, Draftcad, Open Office

- dane pozyskane z zasobów³¹⁾ Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (Baza Danych Obiektów Topograficznych, mapy topograficzne, ortofotomapy, numeryczny model terenu),
- dane pozyskane z zasobów³²⁾ Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (obszary chronione, korytarze ekologiczne),
- dane pozyskane³³⁾ z Centralnej Bazy Danych Geologicznych (mapa geologiczna Polski, złoża kopalin, tereny i obszary górnicze, osuwiska, obszary zagrożone podtopieniami),
- dane z zasobów³⁴⁾ Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zebrane w Informatycznym Systemie Osłony Kraju – mapy ryzyka powodziowego),
- dane pozyskane³⁵⁾ z Głównego Urzędu Statystycznego – Bank Danych Lokalnych,
- dane pozyskane³⁶⁾ z Banku Danych o Lasach,
- materiały planistyczno-urbanistyczne w postaci studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Ponadto GDDKiA publicznie udostępnia dane pozwalające na przeprowadzenie dodatkowych analiz:

- dane z realizowanych/planowanych inwestycji drogowych³⁷⁾,
- wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2020/21 r.³⁸⁾,
- statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego³⁹⁾,
- dane ze Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR)⁴⁰⁾.

Nie oczekujemy przygotowania studium korytarzowego porównywalnego z przygotowanym przez nas. Nie narzucamy formy i narzędzi do przygotowania korytarza. Natomiast opinia środowiska naukowego dla korytarza społecznego pozwoli na obiektywną weryfikację rozwiązań i uzyskanie opinii niezależnych ekspertów. Taka konsultacja umożliwia też ocenę rzetelności i wykonalności przygotowanego korytarza społecznego.

Proces wyznaczania korytarzy

Jednym z podstawowych założeń do planowania nowej Zakopianki było odciążenie drogi krajowej nr 7, zachowanie istniejącego ciągu, aby umożliwić sprawną obsługę ruchu

³¹⁾ <https://www.geoportal.gov.pl/>

³²⁾ <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

³³⁾ <https://dm.pgi.gov.pl/>

³⁴⁾ <https://isok.gov.pl/hydroportal.html>

³⁵⁾ <https://bdl.stat.gov.pl/bdl>

³⁶⁾ <https://www.bdl.lasy.gov.pl/>

³⁷⁾ <https://www.gov.pl/web/gddkia/sprawdz-przygotowanie-drog-krajowych>

³⁸⁾ <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>

³⁹⁾ <https://www.gov.pl/web/gddkia/bezpieczenstwo-ruchu-drogowego>

⁴⁰⁾ <https://www.gov.pl/web/gddkia/stacje-ciaglych-pomiarow-ruchu>

lokalnego, a także prowadzenie spójnego i hierarchicznego układu sieci drogowej. Z tego względu przebieg po istniejącej drodze krajowej nr 7 w ogóle nie powinien być brany pod uwagę. Poprowadzenie jednym ciągiem drogowym ruchu lokalnego i tranzytowego, czyli de facto powielenie istniejącego stanu, w którym brak jest realnej alternatywy dla ruchu lokalnego, nie zapewnia możliwości sprawnego działania sieci drogowej w ujęciu regionalnym oraz ponadregionalnym. Pomimo podanych argumentów podjęto decyzję o sprawdzeniu, jak mógłby wyglądać przebieg drogi polegający na dostosowaniu drogi istniejącej do parametrów drogi ekspresowej, aby nie zamykać możliwości prowadzenia korytarzy drogowych o różnej charakterystyce.

Istniejąca Zakopianka na odcinku Kraków – Myślenice to droga klasy głównej ruchu przyspieszonego (GP). Charakteryzuje się obecnością fragmentów o jeszcze niższych parametrach użytkowych (jak np. promienie łuków poziomych) niż wymagane obecnie dla odcinków tej klasy. Na drodze funkcjonuje wiele skrzyżowań jednopoziomowych, niezapewniających odpowiedniej widoczności i bezpieczeństwa. W tym przypadku również bezpieczeństwo niechronionych uczestników drogi jest zagrożone z uwagi na przejścia dla pieszych w poziomie drogi. Ponadto z drogą krajową nr 7 jest bezpośrednio połączona duża liczba zjazdów do nieruchomości zlokalizowanych w jej sąsiedztwie, co znacząco wpływa na płynność ruchu oraz brak możliwości podniesienia parametrów drogi do wartości oczekiwanych zarówno przez administrację drogową, jak i przez kierowców. Argumenty, które zadecydowały o odrzuceniu rozwiązania przebudowy drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej zostały szeroko przedstawione w udostępnionym studium korytarzowym⁴¹⁾. Analiza wykazała, że przy zachowaniu założonych parametrów dla korytarzy drogi ekspresowej, obecny przebieg drogi krajowej może być wykorzystany jedynie w około 25%. Reszta trasy przebiega w sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej nr 7, **lecz bez możliwości wykorzystania istniejącego pasa drogowego drogi krajowej nr 7.**

Biorąc pod uwagę możliwość wykorzystania tylko części istniejącej drogi, analizy przestrzenne wykazały liczne kolizje z budynkami użyteczności publicznej/obiektami działalności gospodarczych (salony i komisy samochodowe, serwisy samochodowe, domy opieki, obiekty handlowe, restauracje, składy budowlane). Realizacja takiego rozwiązania również wiązałaby się z oporem społecznym i protestami, a jednocześnie nie zaspokajałaby w pełni potrzeb związanych z realizacją drogi ekspresowej na relacji Kraków - Myślenice. Na całej trasie zidentyfikowano 5 przykładowych obszarów, na których wpisanie trasy S7 w istniejącą drogę jest wysoce utrudnione (z uwagi na wymagane parametry geometryczne), a jej przebudowa wiązałaby się z nieakceptowalnie dużym oddziaływaniem na budynki i ludzi wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 7 przy jednoczesnych wątpliwościach utrzymania zakładanych parametrów projektowanej drogi.

⁴¹⁾ Rozdział A.3.2.1.1.

Obszar 1 analizowany w istniejącym przebiegu drogi krajowej nr 7 to rejon na południe od węzła Kraków Południe łączącego drogę krajową nr 7 i autostradę A4. Analizy ruchowe na etapie studiów sieciowych wykazały, że zaprojektowanie drogi klasy S w korytarzu drogi krajowej nr 7 wiązałoby się z bardzo dużym natężeniem ruchu na S7, takim że na wlocie do Krakowa wymagany byłby przekrój 2x4. Przy takich założeniach konieczne byłyby wyburzenia wielu budynków (np. salony samochodowe, stacja paliw, budynki przemysłowe i biura). W obszarze 2 z uwagi na parametry geometryczne, przedstawiono że nie ma możliwości wpisania drogi klasy S w korytarz drogi krajowej nr 7 w rejonie miejscowości Gaj. Natomiast w obszarze 3 (również w rejonie miejscowości Gaj) częściowa możliwość wpisania drogi S7 w istniejący korytarz wiąże się z możliwą przebudową planowanego węzła oraz koniecznością wyburzeń dodatkowych budynków sąsiadujących z drogą krajową nr 7 – głównie budynków przemysłowych. W obszarze 4 zidentyfikowano całkowity brak możliwości wpisania nowej drogi w korytarz istniejącej drogi krajowej nr 7. Przebieg przechodzący przez miasto Myślenice (obszar nr 5) został poddany bliższej analizie. Zdiagnozowano, że przebudowa drogi krajowej nr 7 do klasy S przy zachowaniu wyjściowych parametrów projektowych wiąże się z bardzo dużym oddziaływaniem na budynki w sąsiedztwie drogi. Konieczne okazałyby się wyburzenia wielu budynków mieszkalnych i usługowych oraz częściowo lub w całości galerii handlowej. Ponadto w odległości mniejszej niż 200 m od osi planowanej drogi znajdują się szpital (Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Myślenicach) oraz Miejski Zakład Wodociągów, czyli budynki bardzo wrażliwe na wszelkie planowane w pobliżu inwestycje. Analizowana przebudowa drogi krajowej nr 7 wymagałaby rozległej przebudowy infrastruktury, przy jednoczesnej konieczności zapewnienia funkcjonowania ww. instytucji.

Należy podkreślić, że przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej musiałaby się odbywać przy utrzymaniu ruchu na drodze. W praktyce takie działanie jest problematyczne, ponieważ wiąże się ze znacznymi i dodatkowymi utrudnieniami, na bardzo obciążonym ruchem ciągu drogowym.

Ponadto z analiz wynika, że przebiegi drogi ekspresowej S7 z wykorzystaniem 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 funkcjonowania sieci drogowej wykazała, że droga krajowa nr 7 powinna zostać w istniejącym stanie do obsługi ruchu lokalnego.

Wszystkie ww. przesłanki złożyły się na decyzję o odrzuceniu przebiegu poprzez rozbudowę Zakopianki na dalszym etapie analiz.

Jednym z pierwszych etapów prac nad studium korytarzowym były **analizy sieciowe**, które skupiły się na badaniu sieci drogowej z uwzględnieniem funkcjonowania różnorodnych przebiegów drogi S7 Kraków – Myślenice. Należy podkreślić, że taka ocena na tym etapie nie skupiała się na analizie samej drogi ekspresowej S7, a całej sieci drogowej – stąd określenie **analizy sieciowe**. Jest to analiza o charakterze ogólnym, w której ocenie poddano podstawowe, ale kluczowe parametry funkcjonalności sieci drogowej. Do oceny wyznaczono następujące główne kryteria:

- kryterium długości (łączna długość S7 i S52 niezbędnej do powiązania z BDI) – ze względu na bezpośredni wpływ na sieć drogową, potencjalną zajętość terenu, nakłady inwestycyjne, koszty użytkowników i środowiska; preferowane są rozwiązania, w których długość nowych elementów sieci drogowej jest mniejsza, a zarazem pozwala zrealizować cel rzeczowy inwestycji,
- kryterium dotyczące unikania wspólnych/dublujących się przebiegów dróg szybkiego ruchu autostrady A4 i drogi ekspresowej S7 – ze względu na czytelność układu drogowego, cel budowy i utrzymania spójnej i hierarchicznej sieci; koniec drogi ekspresowej S7 zlokalizowany jest w węźle Kraków Bieżanów na przecięciu z autostradą A4 (wynika wprost z rozporządzenia⁴⁾) i przesunięcie przebiegu na inne węzły przekłada się na nakładanie przebiegu drogi ekspresowej S7 z autostradą A4,
- kryterium ruchowe – prognozowana wielkość natężenia ruchu pojazdów, które będą się poruszać po planowanej drodze ekspresowej, opisujące popyt na poszczególne rozwiązania.

Powyższe kryteria pozwoliły w początkowym etapie **analiz sieciowych** na ocenę zaproponowanych rozwiązań na poziomie ogólnym oraz wskazanie kierunku opracowania rozwiązań do analiz w ramach poszczególnych dziedzin studium korytarzowego. Wstępna ocena w ramach analiz sieciowych ma na celu wstępną minimalizację kosztów oraz obranie kierunku dalszych analiz z uwagi na optymalizację i racjonalizację branego pod uwagę obszaru oraz zakresu przebiegów.

Aby przystąpić do analiz sieciowych, konieczne było również rozpoznanie uwarunkowań (terenowych, społecznych, środowiskowych itp.), co wymagało pozyskania lub opracowania i zestawienia następujących danych:

- ukształtowanie terenu (w formie numerycznego modelu terenu),
- tereny osuwisk i ruchów masowych,
- tereny wrażliwe przyrodniczo,
- tereny zalewowe, zagrożone powodzią, mokradła,
- tereny złóż kopalin, tereny górnicze,
- dane o istniejącej zabudowie,
- uzbrojenie terenu,
- plany inwestycyjne (drogowe, kolejowe).

Ważnym aspektem, który wzięto pod uwagę w studiach sieciowych, było uwzględnienie planowanej drogi ekspresowej S52 Bielsko Biała – Głogoczów. W stanie istniejącym droga krajowa nr 52 łączy się z drogą krajową nr 7 węzłem w miejscowości Głogoczów. Jest to jedno z kluczowych powiązań komunikacyjnych w regionie, które należy zachować i jest jednym z najważniejszych elementów, które należało uwzględnić w dalszym toku prac. Dlatego przyjęto założenie, że planowana droga ekspresowa S52 zostanie dołączona do planowanej drogi ekspresowej S7, co może indukować konieczność budowy kolejnego odcinka/odcinków drogi S52 od Głogoczowa do planowanej drogi S7.

Podczas prac planistycznych kierowano się przede wszystkim minimalizacją oddziaływania na obszary ważne przyrodniczo, zabudowę oraz planowane inwestycje, a także minimalizacją kolizji z terenami osuwiskowymi, unikaniu konieczności budowy tuneli i obiektów mostowych.

Jako wynik prac projektowych powstało 14 przebiegów mających początek na autostradzie A4 w pobliżu Krakowa i kończących się za Myślenicami (dołączenie do istniejącej ekspresowej S7).

14 zaproponowanych przebiegów zostało ponumerowane od 1 do 11 – ze względu na alternatywne wersje przebiegów nr 2 (oraz 2 alternatywne przebiegi) i nr 9 (oraz 1 alternatywny przebieg). Szczegóły analizy zawarto w udostępnionym studium korytarzowym⁴²⁾. Zaproponowane przebiegi zostały ocenione względem opisanych wyżej kryteriów: długości, unikania dublowania się przebiegów, ruchowego. Najniżej oceniane były przebiegi z największą długością, najdłuższymi odcinkami wspólnych przebiegów oraz najmniejszym ruchem. Te 3 kryteria zostały oceniane łącznie, z czego wynikało, że propozycja zachodnia z węzłem w Morawicy (przebieg 1) oraz propozycje wschodnie z węzłami w Niepołomicach (przebieg 10) i Targowisku (przebieg 11) zostały ocenione jako najmniej korzystne zarówno pod względem kryteriów technicznych, jak i ruchowych i odrzucone z dalszych analiz.

Przebieg 1 charakteryzował się stosunkowo długą trasą (powyżej 35 km) i największą długością dublowanych przebiegów, a wartość przejmowanych natężeń nie rekompensował tego negatywnego efektu. Przebieg 11 był najdłuższy (prawie 50 km i jednocześnie odznaczał się ponad 15 km długości dublowanych przebiegów, a jednocześnie charakteryzował się najmniejszym natężeniem ruchu. Przebieg 10 był drugim najdłuższym przebiegiem (prawie 45 km) oraz odznaczał ponad 7 km dublowanego przebiegu, a przy tym charakteryzował się drugim (po przebiegu 11) najmniejszym natężeniem ruchu na planowanej drodze.

Z tego względu te 3 przebiegi odrzucono jako najmniej korzystne.

⁴²⁾ Rozdział A.3.2 Analizy Sieciowe

Kryterium dotyczące unikania wspólnych/dublujących się przebiegów drogi ekspresowej zostało wskazane jako element pozwalający ocenić czytelność układu drogowego w różnych konfiguracjach początku odcinka drogi ekspresowej S7. Istniejąca droga ekspresowa S7 zgodnie z rozporządzeniem⁴⁾ kończy swój przebieg na przecięciu z A4 w węźle Kraków Bieżanów. W warunkach idealnych, najkorzystniejszym rozwiązaniem jest przecięcie A4 i S7 oraz prowadzenie ich bez wspólnego przebiegu. Warunek taki spełnia wytyczenie drogi ekspresowej przez węzeł Kraków Bieżanów. W ramach analiz zaproponowaliśmy również inne rozwiązania, które pozwolą wykorzystać istniejący układ autostradowej obwodnicy Krakowa. Zatem naturalnym jest, że rozwiązaniami bardziej korzystnymi będą te, w których nakładanie przebiegu będzie przebiegało na jak najkrótszym fragmencie drogi. Aspekt ten został uwzględniony w kolejnym etapie prowadzonych analiz, w ramach studium korytarzowego, gdzie zidentyfikowane koszty i korzyści pochodziły z większego obszaru, obejmując oprócz planowanej inwestycji, również pozostałą sieć drogową – w tym autostradę A4 na odcinkach objętych nakładaniem się ruchu.

Finalnie do dalszych analiz wyznaczono **6 korytarzy**, dla których przeprowadzono analizy w ramach **studium korytarzowego**, obejmujące:

- rozwiązania techniczne,
- analizy i prognozy ruchu,
- ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- analizę wpływu na środowisko,
- koszty zadania inwestycyjnego,
- planowanie i finansowanie zadania,
- analizę kosztów i korzyści,
- porównawczą analizę wielokryterialną.

Analizy te zostały przeprowadzone dla 6 rozwiązań rozpatrywanych w ramach studium korytarzowego. Celem analiz była nie tylko ocena korytarzy inwestycji, ale również wytypowanie obszaru do kolejnego etapu prac.

W ramach studium korytarzowego zostało zdefiniowane i skwantyfikowane rozcięcie więzi społecznych, jako liczba przecięć projektowanej trasy przez ciągi dróg powiatowych, gminnych i pozostałych (wewnętrznych). Przyjęto bowiem założenie, że w obszarach o większej charakterystyce zabudowy, dochodzi do większego przecięcia dróg lokalnych. Gęsta siatka połączeń dróg niższych klas wskazuje na konieczność obsługi większej liczby nieruchomości, a co za tym idzie wskazuje na więzi, jakie mogą być rozdzielone nową drogą. Dla każdego z rozpatrywanych w studium korytarzowym rozwiązań, taki parametr został ilościowo oszacowany i poddany ocenie. Niemniej w toku uszczegółowienia rozwiązań technicznych w kolejnych etapach przygotowania inwestycji, wprowadzone zostaną rozwiązania infrastrukturalne, minimalizujące rozcięcie więzi: przejazdy

bezkolizyjne, obiekty mostowe nad drogą, sieć dróg dojazdowych. Pozwoli to na zachowanie integracji obszaru, przez który będzie poprowadzona planowana inwestycja.

W ramach kolejnego etapu prac przygotowawczych w studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym zaprojektowane zostaną konkretne warianty, które będą oceniane na wyższym poziomie szczegółowości niż w studium korytarzowym. Jest to specyfika wielostopniowego procesu przygotowania inwestycji, w którym każdy z kolejnych etapów jest przygotowywany w oparciu o dane na wyższym poziomie szczegółowości:

1. Studium korytarzowe - pierwsza dokumentacja, określająca lokalizację korytarza terenu pod nowe zamierzenie drogowe. Służy wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego dla inwestora oraz jego dalszego uszczegóławiania.
2. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe to opracowanie przedstawiające wariantowo przyszłą inwestycję. Część kluczowych elementów zostanie już zaprezentowana w każdym z rozwiązań szczegółowo (droga, obiekty inżynierskie, urządzenia ochrony środowiska). Jest to etap, w ramach którego opracowywana jest wnikliwa, wieloaspektowa dokumentacja środowiskowa stanowiąca załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3. Koncepcja programowa, na etapie której uściśleniu podlegają rozwiązania wskazane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz wariantowane są wybrane elementy inwestycji (np. typy węzłów, obiektów inżynierskich itp.).
4. Projekt budowlany opracowany przez wybranego wykonawcę, przedstawiający wszystkie szczegóły inwestycji wypracowane i zatwierdzone na wcześniejszych etapach.

Dopiero po opracowaniu projektu budowlanego, możliwe jest pozyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Każdy z powyższych etapów to przechodzenie do coraz bardziej szczegółowych rozwiązań, finalnie zakończonych decyzją umożliwiającą rozpoczęcie robót budowlanych.

Pragnę zaznaczyć, że jedynym studium korytarzowym przygotowanym w toku planowania inwestycji jest to, które zostało udostępnione wszystkim zainteresowanym tą inwestycją na naszej stronie internetowej³⁾. Przedstawia ono opcje rozpatrywane w ramach analiz sieciowych oraz w kolejnym kroku w studium korytarzowym. Opracowanie to nie zawiera „wariantu 6b” – rozwiązanie takie nie było przez nas rozpatrywane na żadnym etapie.

Studium korytarzowe zostało wykonane w oparciu o dane dostępne w momencie jego opracowania. Szczegóły wykorzystanych danych przedstawione zostały w udostępnionym studium korytarzowym. Na kolejnych etapach prac przygotowawczych prowadzone będą analizy w oparciu o dane aktualne w momencie wykonywania tych opracowań. Przykładowo na etapie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe niezbędnym elementem analiz

będzie wykonanie prognoz ruchu w oparciu o najnowsze dostępne dane związane z ruchem pomierzonym w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu.

Uwarunkowania geologiczne

W ramach prac analitycznych, wykorzystana została mapa osuwisk w Polsce przygotowywana przez Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy (PIG-PIB) w ramach Projektu SOPO, tj. Systemu Osłony Przeciwosuwiskowej. SOPO jest projektem o znaczeniu ogólnopaństwowym, który jest realizowany w kilku etapach. Jego podstawowym celem jest rozpoznanie i udokumentowanie wszystkich osuwisk oraz terenów potencjalnie zagrożonych ruchami masowymi w Polsce oraz założenie systemu monitoringu wglębnego i powierzchniowego na 60 wybranych osuwiskach. Stanowi to punkt wyjścia do tworzenia map podatności osuwiskowej, a w dalszym etapie – opracowania systemu prognozowania, oceny i redukcji ryzyka osuwiskowego w Polsce, czyli w ograniczeniu w znacznym stopniu szkód i zniszczeń wywołanych rozwojem osuwisk. Na obszarze poddanym analizie w studium korytarzowym prace w ramach Projektu SOPO zostały zakończone w 2015 r. (Etap II Projektu) wykonaniem mapy osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi. Na potrzeby analiz geologicznych w studium korytarzowym korzystaliśmy z najbardziej aktualnej mapy jaka została opracowana przez PIG-PIB.

W studium korytarzowym przedstawiono przebiegi wszystkich rozpatrywanych korytarzy na aktualnej mapie osuwisk oraz aktualnej mapie terenów zagrożonych ruchami masowymi⁴³⁾. W ramach prac studialnych analizowano ogólne uwarunkowania geologiczne w rejonie lokalizacji inwestycji, natomiast ze względu na brak kolizji rozpatrywanych korytarzy z dawnym zapadliskiem poeksploatacyjnym, obecnie zagospodarowanym jako czynne składowisko odpadów, nie było zasadne prowadzenie analiz szczegółowych. Należy przy tym zaznaczyć, że na obecnym poziomie szczegółowości w ramach studium korytarzowego analizowane są korytarze (pasy terenu), które dają możliwość uwzględniania w ramach kolejnego etapu przygotowania inwestycji i precyzyjnych lokalizacji, zidentyfikowanych problematycznych obszarów, a co za tym idzie optymalne poprowadzenie wariantu drogi. W związku ze skomplikowanymi uwarunkowaniami geologicznymi i terenowymi przygotowaliśmy rekomendacje dla badań podłoża na kolejnym etapie inwestycji, tj. studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym. Rekomendacje te obejmują m.in.:

- wykonanie kartowania geologiczno-inżynierskiego dla każdego z wariantów polegającego na zinwentaryzowaniu wszystkich zagrożeń geologicznych naturalnych i wywołanych działalnością człowieka ze szczególnym uwzględnieniem zjawisk geodynamicznych, tj. kartowania osuwisk – zgodnie z rozporządzeniem

⁴³⁾ Rozdział B.16.5.2 Osuwiska i tereny zagrożone ruchami masowymi

Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie informacji dotyczących ruchów masowych ziemi⁴⁴⁾,

- wykonanie wierceń na odcinkach planowanych tuneli wraz z indywidualnym ustaleniem zakresu badań terenowych i laboratoryjnych przy uwzględnieniu specyfiki obszaru badań,
- przeprowadzenie dla każdego tunelu obliczeń modelowych określających wpływ realizacji tych obiektów na stosunki wodne,
- wykonanie bezinwazyjnych badań geofizycznych i pomiarów teledetekcyjnych dla każdego z wariantów.

Wyniki wykonanego wstępnego rozpoznania podłoża gruntowego na etapie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego pozwolą na określenie technicznych możliwości wykonania tuneli na terenach osuwiskowych.

Odszkodowania i pozyskanie nieruchomości

Każda inwestycja liniowa w Polsce obejmująca realizację nowej drogi, czy rozbudowę istniejących rozwiązań, wiąże się z koniecznością dokonania zajętości gruntów. Wraz ze wzrostem dojrzałości inwestycji uszczegółowiane są informacje dotyczące niezbędnych zajętości i poziomu odszkodowań.

W ramach opracowania studium korytarzowego dla niniejszej inwestycji oszacowane zostały nakłady inwestycyjne niezbędne do realizacji inwestycji. Obejmowały one, oprócz nakładów związanych z przygotowaniem i realizacją inwestycji w poszczególnych korytarzach, również szacunkowe koszty pozyskania nieruchomości (działek, budynków). Szacunki takie bazowały na niezbędnej do realizacji inwestycji zajętości terenów oraz kolizji z wykazanych w Bazie Danych Obiektów Topograficznych, publikowanej w serwisie Geoportal³¹⁾. Opracowanie nakładów inwestycyjnych na etapie studium korytarzowego ma charakter ogólny, służący do określenia danych do dalszych analiz. Na kolejnych etapach przygotowania inwestycji (opisanych powyżej) w ramach szczegółowych rozwiązań, będą dokonywane kolejne szacunki nabycia nieruchomości. Dla inwestycji realizowanych na sieci dróg krajowych w całej Polsce, przejęcie nieruchomości przez Skarb Państwa odbywa się z mocy prawa w myśl ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych⁴⁵⁾ na podstawie wydanej przez wojewodę decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Za przejęcie nieruchomości przewidziane jest odszkodowanie. Właściwy miejscowo wojewoda ustala osoby uprawnione do odszkodowania oraz powołuje biegłego – niezależnego rzeczoznawcę majątkowego. Rzeczoznawca sporządza operat szacunkowy każdej nieruchomości zgodnie z wymogami określonymi w ustawie

⁴⁴⁾ Dz.U. poz. 2270

⁴⁵⁾ Dz.U. z 2022 r. poz. 176

z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami⁴⁶⁾, wspomnianej specustawie drogowej⁴⁹⁾ oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego⁴⁷⁾. Na podstawie operatu rzeczoznawcy wojewoda wydaje decyzję ustalającą wysokość odszkodowania. Zatem określenie wysokości odszkodowań jest elementem, którego wartość będzie finalnie ustalona dopiero po opracowaniu stosownych operatów i objęte będą nim nieruchomości wskazane w decyzji ZRID.

Konsultacje społeczne

Przed nami jeszcze wiele etapów i decyzji. Proces przygotowania inwestycji umożliwia udział społeczeństwa w procesie kształtowania przyszłej inwestycji wielokrotnie. To właśnie w toku procesu wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzone zostaną przez właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska, wymagane przepisami prawa konsultacje społeczne. Podobnie w toku wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przeprowadzone zostaną konsultacje społeczne. Niezależnie od obowiązkowych konsultacji społecznych, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zorganizuje w początkowym etapie prac nad STEŚ spotkania informacyjne. Nie są one wymagane przepisami prawa, ale organizowane z własnej inicjatywy GDDKiA. Ich celem jest włączenie lokalnej społeczności w proces przygotowania inwestycji. Uwagi składane na tym etapie, służą opracowaniu optymalnych wariantów przebiegu trasy. Warianty wypracowane w ramach STEŚ wymagają szczegółowego zaprezentowania kluczowych elementów przyszłej inwestycji obejmując m.in. drogę, obiekty inżynierskie, urządzenia ochrony środowiska. Uwzględniając prowadzone obecnie poszukiwania rozwiązania społecznego oraz opisany proces związany z opracowaniem STEŚ, przewidujemy pojawienie się rozwiązań, które nie były rozpatrywane w toku dotychczasowych prac.

Doświadczenie i potencjał w procesie inwestycyjnym

Funkcjonująca sieć dróg szybkiego ruchu obejmuje odcinki autostrad i dróg ekspresowych o długości 4,7 tys. km. Realizujemy obecnie⁴⁸⁾ 113 zadań o długości około 1,4 tys. km, w przetargu znajduje się 20 zadań o długości około 0,3 tys. km, a w przygotowaniu kolejnych 165 zadań o długości około 2,5 tys. km. Duża część funkcjonujących i realizowanych odcinków sieci dróg szybkiego ruchu powstało z wykorzystaniem środków unijnych - jesteśmy jednym z największych beneficjentów środków unijnych. To wszystko to efekt posiadanego potencjału prawnego, finansowego, kadrowego, technicznego i administracyjnego. Jesteśmy świadomi wyzwań i złożoności jakie związane

⁴⁶⁾ Dz.U. z 2021 r. poz. 1899

⁴⁷⁾ Dz.U. z 2021 r. poz. 555

⁴⁸⁾ Zadania z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, z programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030

są wieloetapowym procesem przygotowania inwestycji. Dlatego prowadzimy dialog i wymianę informacji już na tak wczesnym etapie, jakim jest przedstawione studium korytarzowe.

Współpraca z Parlamentarnym Zespołem⁴⁹⁾

W maju br. zainicjował prace Parlamentarny Zespół ds. przebiegu drogi S7 w Małopolsce. Przedmiotowy odcinek Kraków - Myślenice jest ostatnim fragmentem S7 nie tylko w Małopolsce, ale w całej Polsce, dla którego nie prowadzimy obecnie prac projektowych czy robót drogowych. Celem powołanego Zespołu jest wypracowanie najlepszego rozwiązania przebiegu drogi S7 w Małopolsce. Mandat społeczny jakim dysponują Parlamentarzyści powiązany z czynnym i aktywnym udziałem społeczeństwa, stanowią potencjał, który pozwoli na wypracowanie optymalnego wariantu planowanej drogi. Szerokie spektrum rozwiązań w początkowym etapie, uszczegóławiane w kolejnych krokach przygotowania inwestycji, aż do wskazania optymalnego rozwiązania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, towarzyszy procesowi przygotowania inwestycji.

Kolejne działania

Zakończone Studium korytarzowe wskazało kierunek do dalszych prac koncepcyjno-projektowych. Od czasu zakończenia prac nad Studium korytarzowym w grudniu 2021 r. nie prowadziliśmy dodatkowych analiz czy prac projektowych.

Przed nami złożony i wielostopniowy proces przygotowania inwestycji, który w toku konsultacji, uzgodnień, opinii pozwoli wypracować rozwiązania akceptowalne. Udział społeczeństwa i samorządów jest nieodzownym elementem tego procesu. Ale jest też swoistą próbą dla społeczeństwa obywatelskiego, gotowości poszukiwania kompromisu, potrzeby rozwoju, dla dobra naszych małych ojczyzn i naszego kraju. Wyższe cele to również ocena, zrozumienie i zbilansowanie interesu indywidualnego z interesem publicznym. W całej Polsce podejmujemy analogiczne działania, które kończą się sukcesem, co finalnie przekłada się na korzyści jakie osiąga społeczeństwo. Nie zapominajmy, że to właśnie społeczeństwo jest największym beneficjentem infrastruktury drogowej. W Małopolsce również będzie to możliwe i realne, co widzimy w przypadku innych naszych zamierzeń. Każda z naszych inwestycji drogowych musi posiadać zapewnione finansowanie – w początkowej części dla prac przygotowawczych, a w dalszej również dla robót drogowych. Dlatego w pierwszym kroku musimy opracować program inwestycji dla prac przygotowawczych, który skierujemy do Ministra Infrastruktury. Zatwierdzenie programu inwestycji, a co za tym idzie zapewnienie w budżecie państwa środków finansowych na proces przygotowawczy, pozwoli w dalszych działaniach ogłosić przetarg na wybór wykonawcy prac projektowych.

⁴⁹⁾ www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/agent.xsp?symbol=ZESPOL&Zesp=846

Podsumowując powyższe, pragnę podkreślić, że zależy nam, aby otwarcie i transparentnie konsultować propozycje powstania nowej drogi już na tak wczesnym etapie. Liczymy na przedstawienie przemyślanych i profesjonalnie przeanalizowanych wariantów, które uzyskają wstępną akceptację społeczną. Jesteśmy wdzięczni za dotychczasowe uwagi, liczymy na zaufanie, dobrą współpracę i porozumienie.

*Łgny myślarz sukcesu,
wzrost, 20. wspólnie realizujemy
ten projekt,*

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Żuchowski
Tomasz Żuchowski

Otrzymują:

1. Posłowie na Sejm RP:

- 1) Pan Andrzej Adamczyk, Poseł na Sejm RP, Minister Infrastruktury
- 2) Pan Konrad Berkowicz, Poseł na Sejm RP
- 3) Pani Elżbieta Duda, Poseł na Sejm RP
- 4) Pan Maciej Gdula, Poseł na Sejm RP
- 5) Pan Jarosław Gowin, Poseł na Sejm RP
- 6) Pan Paweł Kowal, Poseł na Sejm RP
- 7) Pan Jacek Osuch, Poseł na Sejm RP
- 8) Pan Ireneusz Raś, Poseł na Sejm RP
- 9) Pani Agnieszka Ścigaj, Poseł na Sejm RP
- 10) Pan Ryszard Terlecki, Poseł na Sejm RP
- 11) Pani Małgorzata Wassermann, Poseł na Sejm RP
- 12) Pan Rafał Bochenek, Poseł na Sejm RP
- 13) Pani Ewa Filipiak, Poseł na Sejm RP
- 14) Pan Filip Kaczyński, Poseł na Sejm RP
- 15) Pan Krzysztof Janusz Kozik, Poseł na Sejm RP
- 16) Pan Władysław Kurowski, Poseł na Sejm RP
- 17) Pan Marek Polak, Poseł na Sejm RP
- 18) Pani Urszula Augustyn, Poseł na Sejm RP
- 19) Pan Stanisław Bukowiec, Poseł na Sejm RP
- 20) Pan Norbert Kaczmarczyk, Poseł na Sejm RP
- 21) Pan Władysław Kosiniak-Kamysz, Poseł na Sejm RP
- 22) Pan Wiesław Krajewski, Poseł na Sejm RP
- 23) Pani Anna Pieczarka, Poseł na Sejm RP
- 24) Pani Urszula Rusecka, Poseł na Sejm RP
- 25) Pan Piotr Sak, Poseł na Sejm RP
- 26) Pani Józefa Szczurek-Żelazko, Poseł na Sejm RP

2. Zespół Parlamentarny ds. przebiegu drogi S7 w Małopolsce:

- 1) Pan Aleksander Miszański, Przewodniczący
- 2) Pani Daria Gosek Popiołek, Wiceprzewodnicząca
- 3) Pan Bogdan Klich, Senator RP
- 4) Pan Maciej Gdula, Poseł na Sejm RP
- 5) Pani Jagna Marczałajtis-Walczak, Poseł na Sejm RP
- 6) Pan Bogusław Sonik, Poseł na Sejm RP
- 7) Pani Dorota Niedziela, Poseł na Sejm RP
- 8) Pan Marek Sowa, Poseł na Sejm RP

3. Pan Łukasz Kmita, Wojewoda Małopolski

4. Pan Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego

5. Sejmik Województwa Małopolskiego:

- 1) Pan Jan Tadeusz Duda, Przewodniczący
- 2) Pan Kazimierz Barczyk, Wiceprzewodniczący
- 3) Pan Jan Piczura, Wiceprzewodniczący
- 4) Pan Wojciech Skruch, Wiceprzewodniczący
- 5) Pani Elżbieta Achinger
- 6) Pan Tadeusz Arkit
- 7) Pan Stanisław Barnaś
- 8) Pan Grzegorz Biedroń
- 9) Pan Stanisław Bisztyga
- 10) Pan Robert Bylica
- 11) Pan Mirosław Dróżdż
- 12) Pan Piotr Dziurdzia
- 13) Pan Jerzy Fedorowicz
- 14) Pan Tadeusz Gadacz
- 15) Pan Józef Gawron, Wicemarszałek Województwa Małopolskiego
- 16) Pani Iwona Gibas
- 17) Pani Danuta Kawa
- 18) Pan Rafał Kosowski
- 19) Pan Wojciech Kozak
- 20) Pan Witold Kozłowski, Marszałek Województwa Małopolskiego
- 21) Pan Jacek Krupa
- 22) Pan Piotr Lachowicz
- 23) Pani Marta Malec-Lech
- 24) Pani Anna Mikosz
- 25) Pani Marta Mordarska
- 26) Pan Krzysztof Nowak
- 27) Pan Stanisław Pasoń
- 28) Pan Bogdan Pęk
- 29) Pani Małgorzata Radwan-Ballada
- 30) Pani Kinga Skowrońska

- 31) Pan Łukasz Smółka
 - 32) Pan Stanisław Sorys
 - 33) Pan Rafał Stuglik
 - 34) Pan Tomasz Urynowicz
 - 35) Pan Marek Wierzba
 - 36) Pan Andrzej Wójcik
 - 37) Pani Jadwiga Wójtowicz
 - 38) Pan Andrzej Ziobro
 - 39) Pani Agnieszka Zając
6. Pan Adam Korta, Starosta Bocheński
7. Rada Powiatu Bocheńskiego:
- 1) Pani Bernadetta Gąsiorek, Przewodnicząca
 - 2) Pani Małgorzata Brzegowa, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pan Józef Stonina, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Adam Korta, Starosta Bocheński
 - 5) Pan Marek Rudnik
 - 6) Pan Jerzy Błoniarczyk
 - 7) Pan Rafał Rudka
 - 8) Pan Wiesław Kukła
 - 9) Pan Piotr Bartyzel
 - 10) Pani Bernadetta Błoniarczyk
 - 11) Pan Michał Góra
 - 12) Pan Paweł Leśniak
 - 13) Pan Jerzy Łacny
 - 14) Pani Beata Makowska
 - 15) Pan Józef Mroczek
 - 16) Pani Dorota Palej-Maliszczak
 - 17) Pan Marek Patalita
 - 18) Pan Jerzy Raczyński
 - 19) Pan Józef Radzięta
 - 20) Pan Rafał Sroka
 - 21) Pan Bogdan Szymczyk
 - 22) Pan Ludwik Węgrzyn
 - 23) Pan Mariusz Zając
8. Pan Andrzej Uryga, Starosta Chrzanowski
9. Rada Powiatu Chrzanowskiego:
- 1) Pan Włodzimierz Korczyński, Przewodniczący
 - 2) Pan Antoni Gawronek, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Leszek Kukła, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Michał Gawroński
 - 5) Pan Bartłomiej Gębala
 - 6) Pani Zofia Gniewek
 - 7) Pan Dominik Godyń
 - 8) Pani Ewa Jędrzyk
 - 9) Pan Andrzej Jura
 - 10) Pan Stanisław Kasperczyk
 - 11) Pan Marcin Kaszuba
 - 12) Pan Leszek Kowalski
 - 13) Pan Mirosław Lipowski
 - 14) Pan Bogdan Łabuzek
 - 15) Pan Andrzej Olszowski
 - 16) Pan Adam Potocki
 - 17) Pan Paweł Rejdych
 - 18) Pan Przemysław Rejdych
 - 19) Pan Piotr Rembiecha
 - 20) Pan Andrzej Saługa
 - 21) Pan Henryk Sawka
 - 22) Pani Maria Siuda
 - 23) Pan Janusz Szczęśniak
 - 24) Pani Grażyna Trojanowska
 - 25) Pan Andrzej Zieliński
10. Pan Wojciech Pałka, Starosta Krakowski
11. Rada Powiatu Krakowskiego:
- 1) Pan Piotr Goraj, Przewodniczący
 - 2) Pan Marek Piekara, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pani Alicja Wójcik, Wiceprzewodnicząca
 - 4) Pani Beata Bartoszek
 - 5) Pan Wojciech Bosak
 - 6) Pan Leszek Dolny
 - 7) Pan Krzysztof Gębala

- 8) Pani Janina Grela
 - 9) Pan Marian Janicki
 - 10) Pan Wojciech Karwat
 - 11) Pan Paweł Kolasa
 - 12) Pan Łukasz Krupa
 - 13) Pan Krzysztof Krupa
 - 14) Pani Wanda Kułaj
 - 15) Pan Grzegorz Małodobry
 - 16) Pani Romana Maziej-Niewczas
 - 17) Pan Krzysztof Musiał
 - 18) Pan Tadeusz Nabagło
 - 19) Pan Włodzimierz Okrajek
 - 20) Pan Piotr Opalski
 - 21) Pan Wojciech Pałka, Starosta Krakowski
 - 22) Pani Agnieszka Pula
 - 23) Pan Jarosław Rażny
 - 24) Pan Adam Ślusarczyk
 - 25) Pani Katarzyna Stadnik
 - 26) Pan Rafał Szczypczyk
 - 27) Pan Konrad Szymacha
 - 28) Pan Włodzimierz Tochowicz
 - 29) Pan Arkadiusz Wrzosek
12. Pan Józef Tomal, Starosta Powiatu Myślenickiego
13. Rada Powiatu Myślenickiego:
- 1) Pan Tadeusz Żaba, Przewodniczący
 - 2) Pan Tadeusz Bochnia, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Maciej Ostrowski, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Jan Bylica
 - 5) Pan Piotr Cerałowicz
 - 6) Pan Krzysztof Dybeł
 - 7) Pan Piotr Dziadkowiec
 - 8) Pan Jan Marek Lenczowski
 - 9) Pan Roman Knapik
 - 10) Pani Aleksandra Korpala
 - 11) Pan Rafał Kudas
 - 12) Pan Ryszard Leśniak
 - 13) Pani Jolanta Majka
 - 14) Pan Marian Mrozicki
 - 15) Pan Robert Murzyn
 - 16) Pan Maciej Ostrowski
 - 17) Pan Kazimierz Panuś
 - 18) Pan Jacek Pasiowiec
 - 19) Pan Robert Pitala
 - 20) Pan Andrzej Pułka
 - 21) Pani Anna Rapacz
 - 22) Pan Andrzej Słonina
 - 23) Pan Stanisław Suder
 - 24) Pan Józef Tomal
 - 25) Pan Krzysztof Trojan
 - 26) Pan Tadeusz Żaba
 - 27) Pan Edward Zadora
14. Pan Eugeniusz Kurdas, Starosta Wadowicki
15. Rada Powiatu Wadowickiego:
- 1) Pani Zofia Kaczyńska, Przewodnicząca
 - 2) Pan Ireneusz Kowalczyk, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Adam Kubik, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Piotr Chrapla
 - 5) Pan Michał Chrzęszcz
 - 6) Pan Marek Ciepły
 - 7) Pan Marek Cimer
 - 8) Pan Marek Gajowy
 - 9) Pan Jan Gębala
 - 10) Pan Stanisław Hutniczak
 - 11) Pan Jacek Jończyk
 - 12) Pan Zdzisław Kaliński
 - 13) Pan Marcin Krawczyński
 - 14) Pan Eugeniusz Kurdas
 - 15) Pan Sebastian Mlak
 - 16) Pan Kazimierz Mostowik
 - 17) Pan Mirosław Nowak
 - 18) Pan Grzegorz Opyrchal

- 19) Pan Franciszek Penkala
 - 20) Pan Tadeusz Sabat
 - 21) Pani Beata Smolec
 - 22) Pan Mirosław Sordyl
 - 23) Pani Małgorzata Targosz – Storch
 - 24) Pan Jan Wacławski
 - 25) Pani Maria Wądrzyk
 - 26) Pan Czesława Wojewodziec
 - 27) Pani Mirosława Zybek
16. Pan Adam Kociołek, Starosta Wielicki
17. Rada Powiatu Wielickiego:
- 1) Pan Tomasz Tomala, Przewodniczący
 - 2) Pani Jadwiga Skoczek, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pan Zdzisław Prochwicz, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Adam Kociołek, Starosta Wielicki
 - 5) Pan Henryk Gawor, Wicestarosta Wielicki
 - 6) Pan Piotr Wajda
 - 7) Pan Bogusław Trzaska
 - 8) Pani Edyta Trojańska-Urbanik
 - 9) Pani Aleksandra Ślusarek
 - 10) Pan Szczepan Stanek
 - 11) Pan Łukasz Sadkiewicz
 - 12) Pani Aneta Rybicka-Kajtoch
 - 13) Pani Ewa Ptasznik
 - 14) Pani Anna Polańska
 - 15) Pan Lech Pankiewicz
 - 16) Pan Jakub Paluch
 - 17) Pan Piotr Nowak
 - 18) Pan Stanisław Kryc
 - 19) Pani Zyzanna Kurtyka
 - 20) Pan Maciej Klusek
 - 21) Pan Jacek Juskiewicz
 - 22) Pani Katarzyna Ciężarek
 - 23) Pan Janusz Chlebda
 - 24) Pan Piotr Burda
 - 25) Pan Tomasz Broniowski
18. Pan Jacek Majchrowski, Prezydent Krakowa
19. Rada Miasta Krakowa:
- 1) Pan Rafał Komarewicz, Przewodniczący
 - 2) Pan Artur Buszek, Wiceprzewodniczący Rady
 - 3) Pan Michał Drewnicki, Wiceprzewodniczący Rady
 - 4) Pan Jacek Bednarz
 - 5) Pani Iwona Chamielec
 - 6) Pan Kazimierz Chrzanowski
 - 7) Pan Tomasz Daros
 - 8) Pani Bogumiła Drabik
 - 9) Pani Grażyna Fijałkowska
 - 10) Pan Łukasz Gibała
 - 11) Pan Andrzej Hawranek
 - 12) Pan Dominik Homa
 - 13) Pan Józef Jałocha
 - 14) Pani Małgorzata Jantos
 - 15) Pan Dominik Jaśkowiec
 - 16) Pan Adam Kalita
 - 17) Pan Mariusz Kękuś
 - 18) Pan Jakub Kosek
 - 19) Pan Bolesław Kosior
 - 20) Pani Małgorzata Kot
 - 21) Pan Wojciech Krzysztoń
 - 22) Pani Renata Kucharska
 - 23) Pan Lech Kucharski
 - 24) Pani Teodozja Maliszewska
 - 25) Pan Łukasz Maślona
 - 26) Pan Adam Migdał
 - 27) Pan Stanisław Moryc
 - 28) Pan Jan Stanisław Pietras
 - 29) Pan Włodzimierz Pietrus
 - 30) Pan Sławomir Pietrzyk
 - 31) Pan Edward Porębski
 - 32) Pani Anna Prokop-Staszecka
 - 33) Pan Łukasz Sęk

- 34) Pan Marek Sobieraj
- 35) Pan Michał Starobrat
- 36) Pan Grzegorz Stawowy
- 37) Pan Krzysztof Sułowski
- 38) Pani Alicja Szczepańska
- 39) Pani Agata Tatara
- 40) Pan Łukasz Wantuch
- 41) Pani Aleksandra Witek
- 42) Pan Stanisław Zięba
- 43) Pan Jerzy Zięty

20. Pan Stefan Kolawiński, Burmistrz Miasta Bochnia

21. Rada Miasta Bochnia:

- 1) Pan Bogdan Kosturkiewicz, Przewodniczący
- 2) Pan Krzysztof Sroka, Wiceprzewodniczący
- 3) Pani Marta Babicz
- 4) Pan Jan Balicki
- 5) Pani Zenona Banasiak
- 6) Pan Marek Bryg
- 7) Pan Andrzej Dygutowicz
- 8) Pan Bogdan Dźwigaj
- 9) Pan Edward Dźwigaj
- 10) Pani Celina Kamionka
- 11) Pan Stanisław Dębosz
- 12) Pan Eugeniusz Konieczny
- 13) Pan Jerzy Lysy
- 14) Pani Anna Morajko
- 15) Pan Janusz Możdżeń
- 16) Pani Kinga Przyborowska
- 17) Pani Łucja Satola-Tokarczyk
- 18) Pan Damian Stolina
- 19) Pan Kazimierz Ścisło
- 20) Pani Alicja Śliwa
- 21) Pan Kazimierz Wróbel

22. Pan Jarosław Szlachetka, Burmistrz Miasta i Gminy Myślenice

23. Rada Miejska w Myślenicach:

- 1) Pan Wacław Szczotkowski, Przewodniczący
- 2) Pan Mirosław Fita, Wiceprzewodniczący
- 3) Pani Eleonora Lejda-Kuklewicz, Wiceprzewodnicząca
- 4) Pani Grażyna Ambroży
- 5) Pan Czesław Bisztyga
- 6) Pan Józef Błachut
- 7) Pan Jerzy Cacheł
- 8) Pani Halina Dyląg
- 9) Pan Wojciech Gablankowski
- 10) Pan Andrzej Grzybek
- 11) Pani Małgorzata Jaśkowiec
- 12) Pani Izabela Kutrzeba
- 13) Pan Wojciech Malinowski
- 14) Pan Motyka
- 15) Pan Kamil Ostrowski
- 16) Pan Bogusław Podmokły
- 17) Pan Jan Podmokły
- 18) Pan Bogusław Stankiewicz
- 19) Pan Stanisław Topa
- 20) Pan Czesław Wierzba
- 21) Pan Tomasz Wójtowicz

24. Pan Roman Ptak, Burmistrz Miasta i Gminy Niepołomice

25. Rada Miejska w Niepołomicach:

- 1) Pan Marek Ciastoń, Przewodniczący
- 2) Pan Andrzej Gąsłowski, Wiceprzewodniczący
- 3) Pani Karolina Marzec, Wiceprzewodnicząca
- 4) Pan Wojciech Ciastoń
- 5) Pani Anna Front
- 6) Pani Małgorzata Juszczyk
- 7) Pani Marta Korabik
- 8) Pani Magdalena Kuźba
- 9) Pan Paweł Lasek
- 10) Pan Stanisław Lebiest
- 11) Pan Marcin Migas
- 12) Pani Zuzanna Polańska

- 13) Pan Krzysztof Sondel
 - 14) Pan Adam Suślik
 - 15) Pani Danuta Szydłowska
 - 16) Pan Józef Trzos
 - 17) Pani Barbara Wdaniec
 - 18) Pan Wojciech Wimmer
 - 19) Pan Edward Wnęk
 - 20) Pani Agata Zawadzka
 - 21) Pani Stanisława Zielińska
26. Pani Małgorzata Więckowska, Burmistrz Miasta i Gminy Nowy Wiśnicz
27. Rada Miejska w Nowym Wiśniczu:
- 1) Pan Marcin Korta, Przewodniczący
 - 2) Pan Mirosław Chodur, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Henryk Adamczyk
 - 4) Pan Piotr Brzegowy
 - 5) Pan Marcin Daniec
 - 6) Pan Jan Gazda
 - 7) Pan Zbigniew Klimek
 - 8) Pan Radosław Nabielec
 - 9) Pan Marek Palej
 - 10) Pani Izabela Prokop
 - 11) Pani Joanna Pyrz
 - 12) Pani Aneta Sopata
 - 13) Pani Aneta Stary
 - 14) Pan Szczepan Sułek
 - 15) Pan Stanisław Tabor
28. Pan Augustyn Ormanty, Burmistrz Miasta Kalwarii Zebrzydowskiej
29. Rada Miejska w Kalwarii Zebrzydowskiej:
- 1) Pan Piotr Janusiewicz, Przewodniczący
 - 2) Pan Paweł Hebda, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Piotr Kumor, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Łukasz Dragan
 - 5) Pan Mirosław Faber
 - 6) Pan Zbigniew Kochan
 - 7) Pani Jolanta Krzeszowska-Mirocha
 - 8) Pan Jarosław Lenik
 - 9) Pan Wiesław Łuczak
 - 10) Pan Marcin Ożóg
 - 11) Pani Ewa Pacut
 - 12) Pan Wiesław Rudecki
 - 13) Pan Robert Rudecki
 - 14) Pan Tadeusz Wilk
 - 15) Pan Marcin Zadora
30. Pan Norbert Rzepisko, Burmistrz Miasta i Gminy Skawina
31. Rada Miejska w Skawinie:
- 1) Pani Ewa Maśłowska, Przewodnicząca
 - 2) Pani Zdzisława Bała, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pan Ryszard Majdzik, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Eugeniusz Zając, Wiceprzewodniczący
 - 5) Pan Antoni Bylica
 - 6) Pan Marek Fugiel
 - 7) Pan Antoni Holik
 - 8) Pan Stefan Jezioro
 - 9) Pan Marek Klimczyk
 - 10) Pani Żaneta Kotuła
 - 11) Pan Karol Kościelny
 - 12) Pan Leszek Kryda
 - 13) Pan Stanisław Lupa
 - 14) Pan Józef Niechaj
 - 15) Pani Janina Rączka
 - 16) Pan Antoni Sapała
 - 17) Pan Marek Spólnik
 - 18) Mirosław Śliwa
 - 19) Pan Janusz Śmiech
 - 20) Pan Artur Śnieżek
 - 21) Pan Andrzej Wrzosek
32. Pan Bartosz Kaliński, Burmistrz Wadowic
33. Rada Miejska w Wadowicach:
- 1) Pan Piotr Hajnosz, Przewodniczący

- 2) Pani Maria Zadora, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pani Dorota Balak
 - 4) Pan Tomasz Bąk
 - 5) Pan Łukasz Błasiak
 - 6) Pan Ireneusz Chrapla
 - 7) Pani Elżbieta Gałuszka
 - 8) Pan Andrzej Hałat
 - 9) Pan Mariusz Jakubas
 - 10) Pan Stanisław Jasiński
 - 11) Pan Mateusz Klinowski
 - 12) Pan Tomasz Korzeniowski
 - 13) Pan Paweł Krasa
 - 14) Pan Franciszek Lempart
 - 15) Pan Robert Malik
 - 16) Pan Maciej Mąka
 - 17) Pani Anna Pławny
 - 18) Pan Jan Poradzisz
 - 19) Pani Maria Potoczna
 - 20) Pan Andrzej Strzeżoń
 - 21) Pani Ludwika Tkacz
34. Pan Artur Kozioł, Burmistrz Wieliczki
35. Rada Miejska w Wieliczce:
- 1) Pan Tadeusz Luraniec, Przewodniczący
 - 2) Pan Bogdan Lizak, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Robert Skowronek, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pani Barbara Czajka
 - 5) Pan Andrzej Dyga
 - 6) Pan Stanisław Dziedzic
 - 7) Pan Ludwik Gawor
 - 8) Pan Włodzimierz Hartabus
 - 9) Pan Kamil Jastrzębski
 - 10) Pan Piotr Klimczyk
 - 11) Pani Joanna Kordula
 - 12) Pani Małgorzata Krasoń
 - 13) Pan Krzysztof Krochmal
 - 14) Pan Paweł Krysa
 - 15) Pani Małgorzata Przetaczek
 - 16) Pan Piotr Ptak
 - 17) Pan Michał Roehlich
 - 18) Pani Elżbieta Sendor
 - 19) Pan Grzegorz Sendorek
 - 20) Pani Elżbieta Sikora
 - 21) Pan Marek Słowik
 - 22) Pan Rafał Ślęczka
 - 23) Pan Kazimierz Windak
36. Pan Tomasz Suś, Burmistrz Gminy i Miasta Dobczyce
37. Rada Miejska w Dobczycach:
- 1) Pani Małgorzata Jakubowska, Przewodnicząca
 - 2) Pan Marek Kaczor, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Sławomir Ciećko
 - 4) Pan Piotr Godula
 - 5) Pan Jan Hartabus
 - 6) Pan Marian Karliński
 - 7) Pani Ewa Kołacz
 - 8) Pan Paweł Nowak
 - 9) Pan Wiktor Piwowarski
 - 10) Pan Wiesław Szymoniak
 - 11) Pan Roman Wątorek
 - 12) Pan Marcin Wylęgała
 - 13) Pan Ryszard Zabdyr
 - 14) Pani Marta Zając
 - 15) Pani Jolanta Ziemba
38. Pani Beata Nadzieja-Szpila, Burmistrz Gminy Alwernia
39. Rada Miejska w Alwerni:
- 1) Pan Tomasz Tomaszewski, Przewodniczący
 - 2) Pani Marzena Kubica, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pan Sławomir Kurnik, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Marek Dudek
 - 5) Pani Katarzyna Drabiec
 - 6) Pan Hneryk Kędziora

- 7) Pan Dawid Knapik
 - 8) Pani Jolanta Kuciel
 - 9) Pani Maria Kumala
 - 10) Pan Jerzy Kulczyk
 - 11) Pan Jarosław Łukasik
 - 12) Pani Aurelia Macuda - Garnek
 - 13) Pan Edward Majchrowski
 - 14) Pan Radosław Świerguła
 - 15) Pan Krzysztof Pierzchała
40. Pan Artur Grabczyk, Burmistrz Sułkowic
41. Rada Miejska w Sułkowicach:
- 1) Pani Izabela Starowicz, Przewodnicząca
 - 2) Pan Adam Bargiel Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Artur Konieczkiewicz Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Waldemar Wolski
 - 5) Pan Piotr Falc
 - 6) Pani Teresa Francuziak
 - 7) Pan Kazimierz Król
 - 8) Pan Zbigniew Mielecki
 - 9) Pan Piotr Oliwa
 - 10) Pan Piotr Sroka
 - 11) Pan Janusz Starzec
 - 12) Pani Urszula Surowiec
 - 13) Pan Zbigniew Zając
 - 14) Pan Kamil Żądło
 - 15) Pan Maciej Ziembła
42. Pani Małgorzata Duży, Burmistrz Miasta i Gminy Świątniki Górne
43. Rada Miejska w Świątnikach Górnych:
- 1) Pan Jerzy Ujma, Przewodniczący
 - 2) Grzegorz Koziół, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pani Zofia Jutrznia-Kępińska
 - 4) Pan Daniel Łukasik
 - 5) Pan Janusz Matoga
 - 6) Pani Edyta Mączyńska
 - 7) Pan Zbigniew Pietrzyk
 - 8) Pan Jacek Piskorz
 - 9) Pan Daniel Ryś
 - 10) Pan Andrzej Salawa
 - 11) Pani Liliana Sonik
 - 12) Pan Rafał Stadnik
 - 13) Pan Waldemar Szafran
 - 14) Pani Karolina Tylek
 - 15) Pani Bogusława Zgud
44. Pani Renata Gawlik, Wójt Gminy Biskupice
45. Rada Gminy Biskupice:
- 1) Pan Andrzej Kasina, Przewodniczący
 - 2) Pan Adam Jamka, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pani Kinga Dąbrowska
 - 4) Krzysztof Grochot
 - 5) Krzysztof Balicki
 - 6) Pani Anna Klima
 - 7) Pani Danuta Nowak
 - 8) Pan Andrzej Musiał
 - 9) Pan Andrzej Kasina
 - 10) Pan Stanisław Ptasznik
 - 11) Pan Adam Jamka
 - 12) Pan Stanisław Świątko
 - 13) Pani Magdalena Ciężarek - Juszczyk
 - 14) Pani Magdalena Kot
 - 15) Pani Dorota Ładyga
 - 16) Pani Ewa Kurzawa
 - 17) Pani Lucyna Ciastoń
46. Pan Marek Bzdek, Wójt Gminy Bochnia
47. Rada Gminy Bochnia:
- 1) Pan Piotr Gajek, Przewodniczący
 - 2) Pan Robert Tynka, Wiceprzewodniczący
 - 3) Franciszek Pajor
 - 4) Alina Skoczek
 - 5) Władysław Bielak

- 6) Witold Kowalski
 - 7) Bogdan Trzósło
 - 8) Adrian Kukla
 - 9) Maciej Laskowicz
 - 10) Barbara Kweczko
 - 11) Jacek Majchrzak
 - 12) Stanisław Cefal
 - 13) Renata Kowalczyk
 - 14) Stanisław Rachwał
48. Pan Bogusław Antos, Wójt Gminy Brzeźnica
49. Rada Gminy Brzeźnica:
- 1) Pani Jadwiga Kozioł, Przewodnicząca
 - 2) Pan Kazimierz Pacułt, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pani Ewa Bartosz
 - 4) Pani Barbara Ewiak
 - 5) Pan Andrzej Jaskiernia
 - 6) Pani Małgorzata Klaja
 - 7) Pani Jadwiga Kozioł
 - 8) Pan Adam Kuterma
 - 9) Pan Mirosław Mądry
 - 10) Pani Bogusława Mocała
 - 11) Pan Marian Ostrowski
 - 12) Pan Kazimierz Pacułt
 - 13) Pani Edyta Przysiał
 - 14) Pan Wojciech Smagło
 - 15) Pan Stanisław Tracz
 - 16) Pan Paweł Wadowski
 - 17) Pan Krzysztof Wyroba
50. Pani Danuta Filipowicz, Wójt Gminy Czernichów
51. Rada Gminy w Czernichowie:
- 1) Pan Zbigniew Kędzierski, Przewodniczący
 - 2) Pani Iwona Agata Fic, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pan Adam Bałuszek
 - 4) Pani Bożena Dudek
 - 5) Pan Marian Dudek
 - 6) Pan Dawid Drabczyk
 - 7) Pani Małgorzata Dzierwa
 - 8) Pan Janusz Fajto
 - 9) Pani Marta Morawska
 - 10) Pan Michał Pierzchała
 - 11) Pan Józef Suchanik
 - 12) Pani Halina Wrona
 - 13) Pani Joanna Wrońska
 - 14) Pani Iwona Zabagło
 - 15) Pani Katarzyna Zabagło
52. Pan Jan Pająk, Wójt Gminy Drwinia
53. Rada Gminy Drwinia:
- 1) Pan Roman Gołębiowski, Przewodniczący
 - 2) Pani Monika Anna Rzucidło, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pani Barbara Iwona Absyl
 - 4) Pan Jan Franciszek Aksamit
 - 5) Pan Józef Tadeusz Buczak
 - 6) Pani Józefa Zofia Bukowiec
 - 7) Pan Franciszek Józef Gajos
 - 8) Pan Roman Gołębiowski
 - 9) Pani Józefa Kular
 - 10) Pan Mikołaj Andrzej Lany
 - 11) Pani Grażyna Maria Małecka
 - 12) Pani Maria Janina Piekarczyk
 - 13) Pan Andrzej Pięta
 - 14) Pan Michał Łukasz Porębski
 - 15) Pani Maria Romańska
 - 16) Pani Monika Anna Rzucidło
 - 17) Pan Mateusz Stanisław Staśto
54. Pan Zbigniew Wojaś, Wójt Gminy Gdów
55. Rada Gminy Gdów:
- 1) Pan Tadeusz Ciężarek, Przewodniczący
 - 2) Pan Szczepan Stopa, Wiceprzewodnicząca
 - 3) Pan Jan Zawala, Wiceprzewodnicząca

- 4) Pan Jerzy Badura
 - 5) Pan Krzysztof Chyrc
 - 6) Pan Marcin Ciężarek
 - 7) Pan Tadeusz Ciężarek
 - 8) Pan Zbigniew Gumułka
 - 9) Pani Dominika Linczowska
 - 10) Pan Jan Odrał
 - 11) Pan Józef Odrał
 - 12) Pan Jerzy Stachnik
 - 13) Pan Szczepan Stopa
 - 14) Pani Katarzyna Szostak
 - 15) Pan Grzegorz Tabor
 - 16) Pan Andrzej Warta
 - 17) Pan Zbigniew Włodarczyk
56. Pan Zbigniew Strączek, Wójt Gminy Kłaj
57. Rada Gminy Kłaj:
- 1) Pan Sylwester Skoczek, Przewodniczący
 - 2) Pan Andrzej Kuczko, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Jerzy Czubak
 - 4) Pani Lucyna Dudziak
 - 5) Pani Lidia Fortuna
 - 6) Pani Renata Gądek
 - 7) Pan Krzysztof Hytroś
 - 8) Pan Marcin Kowalczyk
 - 9) Pan Łukasz Łowiński
 - 10) Pan Dariusz Łyszkowicz
 - 11) Pani Joanna Płazińska
 - 12) Pani Ewa Puścizna
 - 13) Pan Sylwester Śmialek
 - 14) Pani Małgorzata Wróbel
58. Pan Tadeusz Łopata, Wójt Gminy Lanckorona
59. Rada Gminy Lanckorona:
- 1) Pan Ryszard Frączek, Przewodniczący
 - 2) Pan Tadeusz Wyka, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Stanisław Kucala, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Bogdan Choraży
 - 5) Pan Jan Choraży
 - 6) Pan Marcin Cora
 - 7) Pan Józef Gąsiorowski
 - 8) Pani Jola Hytkowska
 - 9) Pan Grzegorz Leniartek
 - 10) Pani Katarzyna Łukasiewicz
 - 11) Pani Krystyna Miska
 - 12) Pan Hubert Skupień
 - 13) Pan Zdzisław Szambelan
 - 14) Pan Piotr Wierzbowski
 - 15) Pani Katarzyna Zaremba
60. Pan Tomasz Gromala, Wójt Gminy Lipnica Murowana
61. Rada Gminy Lipnica Murowana:
- 1) Pan Damian Gaża, Przewodniczący
 - 2) Pan Mieczysław Trojan, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Adam Heród
 - 4) Pan Adam Wnęk
 - 5) Pan Elżbieta Kępa
 - 6) Pan Andrzej Kuźma
 - 7) Pan Grzegorz Sienkiewicz
 - 8) Pan Tomasz Przybyłko
 - 9) Pan Wiesław Rębilas
 - 10) Pan Ireneusz Heród
 - 11) Pan Piotr Szatan
 - 12) Pan Artur Polkowski
 - 13) Pani Bogusława Strugała
 - 14) Pan Artur Wnęk
 - 15) Pan Jan Zelek
62. Pan Paweł Miś, Wójt Gminy Liszki
63. Rada Gminy Liszki:
- 1) Pan Zbigniew Kaczor, Przewodniczący
 - 2) Pan Danuta Janas, Zastępca Przewodniczącego
 - 3) Pan Marcin Mazur, Zastępca Przewodniczącego

- 4) Pan Bogdan Baster
- 5) Pan Marek Buczek
- 6) Pan Zbigniew Fryc
- 7) Pan Sławomir Kącik
- 8) Pan Józef Kowalik
- 9) Pan Grzegorz Korczek
- 10) Pan Grzegorz Mastek
- 11) Pan Tomasz Pisz
- 12) Pan Mirosław Suchan
- 13) Pan Janusz Trojan
- 14) Pan Piotr Tyrka
- 15) Pani Józefa Wyżga

64. Pan Andrzej Adam Śliwa, Wójt Gminy Łapanów

65. Rada Gminy Łapanów:

- 1) Pani Celina Jacewicz, Przewodnicząca
- 2) Pan Ryszard Kaczmarczyk, Wiceprzewodniczący Rady Gminy
- 3) Pan Paweł Stokłosa, Wiceprzewodniczący
- 4) Pan Mariusz Leszek Bukowski
- 5) Pani Małgorzata Ewa Chojecka
- 6) Pan Daniel Wojciech Długosz
- 7) Pan Stanisław Grzyb
- 8) Pani Aneta Naruszewicz-Irzyk
- 9) Pani Grażyna Stanisława Palczewska
- 10) Pan Pietraś Robert Pietraś
- 11) Pan Tomasz Stanisław Pruchnik
- 12) Pan Andrzej Leszek Sajak
- 13) Pan Grzegorz Szostak
- 14) Pani Kinga Katarzyna Węglarz
- 15) Pan Krzysztof Adam Wrona

66. Pan Piotr Piotrowski, Wójt Gminy Mogilany

67. Rada Gminy Mogilany:

- 1) Pan Zbigniew Staszczak, Przewodniczący
- 2) Pani Lucyna Kufrej, Wiceprzewodnicząca Rady Gminy
- 3) Pani Katarzyna Ożóg-Suder, Wiceprzewodnicząca Rady Gminy
- 4) Pani Jadwiga Chachlica
- 5) Pan Marek Fąfrowicz
- 6) Pan Andrzej Goliński
- 7) Pani Maria Kotarba
- 8) Pan Jan Marek
- 9) Pan Marek Medyk
- 10) Pan Marek Pałka
- 11) Pan Mateusz Paszta
- 12) Pan Jerzy Przeworski
- 13) Pan Mieczysław Sikora
- 14) Pan Czesław Szczurek
- 15) Pani Zofia Węglarz

68. Pan Wacław Żarski, Wójt Gminy Raciechowice

69. Rada Gminy Raciechowice:

- 1) Pan Robert Żurek, Przewodniczący
- 2) Pan Kazimierz Chmielek, Wiceprzewodniczący
- 3) Pan Bartosz Marzena
- 4) Pan Kazimierz Chmielek
- 5) Pan Jadwiga Dudzik
- 6) Pan Jan Furgał
- 7) Pani Danuta Grzesik
- 8) Pan Zbigniew Irzyk
- 9) Pan Stanisław Lizak
- 10) Pani Jolanta Łaciak
- 11) Pani Stanisława Łaszczuk
- 12) Pani Anna Panek
- 13) Pani Magdalena Seweryn
- 14) Pani Danuta Szewczyk
- 15) Pan Włodzimierz Ślęczka
- 16) Pan Marian Żak
- 17) Pan Robert Żurek

70. Pan Piotr Hajduk, Wójt Gminy Pcim

71. Rada Gminy Pcim:

- 1) Pan Piotr Sadowski, Przewodniczący
- 2) Pan Jan Mirochna, Wiceprzewodniczący

- 3) Pan Grzegorz Ostafin, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Czesław Depta
 - 5) Pan Marian Dziadkowiec
 - 6) Pan Dariusz Hodurek
 - 7) Pan Wiesław Hodurek
 - 8) Pan Wojciech Kozak
 - 9) Pan Kazimierz Kubic
 - 10) Pan Jan Luberda
 - 11) Pan Wiesława Mirek
 - 12) Pan Józef Oskwarek
 - 13) Pan Józef Polański
 - 14) Pan Paweł Stopka
 - 15) Pan Jan Zięba
72. Pan Mariusz Palej, Wójt Gminy Rzezawa
73. Rada Gminy Rzezawa:
- 1) Pani Barbara Kwiecińska, Przewodnicząca
 - 2) Pan Marcin Bielak, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Jan Panna, Wiceprzewodniczący
 - 4) Pan Ireneusz Czesak
 - 5) Pan Barbara Daniec – Kapałka
 - 6) Pan Marian Gnutek
 - 7) Pani Monika Gorczyca
 - 8) Pani Ewa Kociółek
 - 9) Pan Waldemar Małek
 - 10) Pan Wiesław Pajor
 - 11) Pani Agnieszka Sotwin
 - 12) Pani Nina Surma
 - 13) Pan Robert Świercz
 - 14) Pan Paweł Waśniowski
 - 15) Pan Adam Wośko
74. Pan Tadeusz Pitala, Wójt Gminy Siepraw
75. Rada Gminy Siepraw:
- 1) Pan Leszek Wierzba, Przewodniczący
 - 2) Pan Aleksander Suder, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pan Andrzej Dziura
 - 4) Pan Piotr Płachta
 - 5) Pani Leokadia Sawczuk
 - 6) Pani Bożena Ożóg
 - 7) Pani Barbara Matoga
 - 8) Pan Piotr Nowak
 - 9) Pani Elżbieta Wielgus – Młynarska
 - 10) Pan Józef Rozwadowski
 - 11) Pani Halina Noworyta
 - 12) Pan Marek Stagraczyński
 - 13) Pan Konrad Urbanik
 - 14) Pani Janina Lejda
 - 15) Pan Marian Mitan
76. Pan Szymon Duman, Wójt Gminy Stryszów
77. Rada Gminy w Stryszowie:
- 1) Pani Magdalena Adamczyk, Przewodnicząca
 - 2) Pan Jakub Kwartnik, Zastępca
 - 3) Pan Krzysztof Adamczyk
 - 4) Pani Anna Bąk
 - 5) Pan Wiesław Garlacz
 - 6) Pan Andrzej Gębala
 - 7) Pan Mirosław Lurka
 - 8) Pan Mateusz Łuczak
 - 9) Pan Bartłomiej Matuszyk
 - 10) Pan Marcin Mirocha
 - 11) Pan Bogdan Radwan
 - 12) Pani Agnieszka Stawowy
 - 13) Pan Tadeusz Szkut
 - 14) Pan Stanisław Zabiegaj
 - 15) Pan Paweł Żmija
78. Pan Marek Kluska, Wójt Gminy Tokarnia
79. Rada Gminy Tokarnia:
- 1) Pani Jolanta Milewska, Przewodnicząca
 - 2) Pan Marcin Jugowiec, Wiceprzewodniczący
 - 3) Pani Agnieszka Buda-Zemboł

- 4) Pani Teresa Jopek
- 5) Pani Elżbieta Kania
- 6) Pani Michalina Klimas
- 7) Pan Adam Kotoniak
- 8) Pan Ryszard Kudłacz
- 9) Pani Teresa Luberda
- 10) Pan Tadeusz Wróbel
- 11) Pan Marek Rapacz
- 12) Pan Mieczysław Śmietana
- 13) Pani Justyna Wojtasik
- 14) Pan Paweł Zadora
- 15) Pan Piotr Żyła

80. Pan Cezary Stawarz, Wójt Gminy Trzciana

81. Rada Gminy Trzciana:

- 1) Pani Renata Paruch, Przewodnicząca
- 2) Pan Marcin Ujejski, Wiceprzewodniczący
- 3) Pan Marcin Duda, Wiceprzewodniczący
- 4) Pan Tadeusz Cempura
- 5) Pan Stanisław Cichoń
- 6) Pan Henryk Grabowski
- 7) Pan Kazimierz Kołodziej
- 8) Pan Mirosław Kukła
- 9) Pan Wiesław Kukła
- 10) Pan Piotr Osikowicz
- 11) Pan Stanisław Pastuszak
- 12) Pani Maria Pietroń
- 13) Pan Józef Pijanowski
- 14) Pan Ryszard Śliwa
- 15) Pan Krzysztof Stochel

82. Pan Bogumił Pawlak, Wójt Gminy Wiśniowa

83. Rada Gminy Wiśniowa:

- 1) Pani Teresa Rokosz, Przewodnicząca
- 2) Pan Stanisław Bardel, Wiceprzewodniczący
- 3) Pan Zbigniew Bugaj
- 4) Pani Katarzyna Gaweł-Tokarz
- 5) Pani Monika Gil-Górka
- 6) Pani Barbara Habieda
- 7) Pan Grzegorz Kaczmarczyk
- 8) Pan Roman Kowalczyk
- 9) Pani Katarzyna Malec
- 10) Pani Urszula Magdalena Moryc
- 11) Pan Stanisław Murzyn
- 12) Pani Bożena Orłowska
- 13) Pani Teresa Rokosz
- 14) Pan Paweł Talarek
- 15) Pani Teresa Węglarz
- 16) Pani Lucyna Zborowska

84. Pan Wojciech Wrona, Wójt Gminy Żegocina

85. Rada Gminy Żegocina:

- 1) Pan Grzegorz Gołąb, Przewodniczący
- 2) Pan Zbigniew Michura, Wiceprzewodniczący
- 3) Pan Paweł Szymbara, Wiceprzewodniczący
- 4) Pan Tomasz Janiczek
- 5) Pan Adam Nożkiewicz
- 6) Pan Paweł Janiczek
- 7) Pan Marek Pajor
- 8) Pan Ignacy Rożnowski
- 9) Pan Robert Jędrzejek
- 10) Pan Marcin Fąfara
- 11) Pan Jan Dziedzic
- 12) Pani Zofia Grabska
- 13) Pan Piotr Kępa
- 14) Pan Bartłomiej Pławecki
- 15) Pan Grzegorz Kokoszka